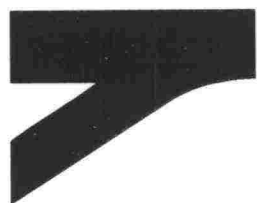
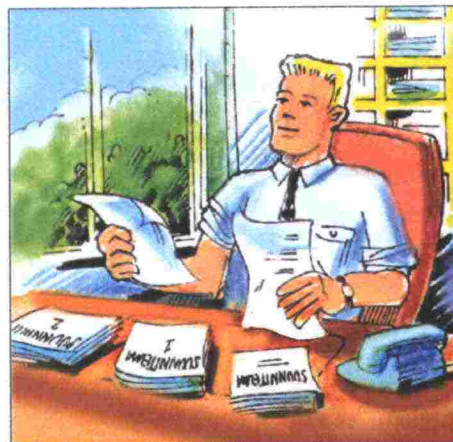
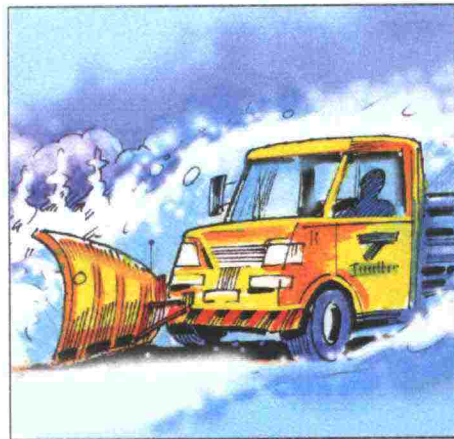
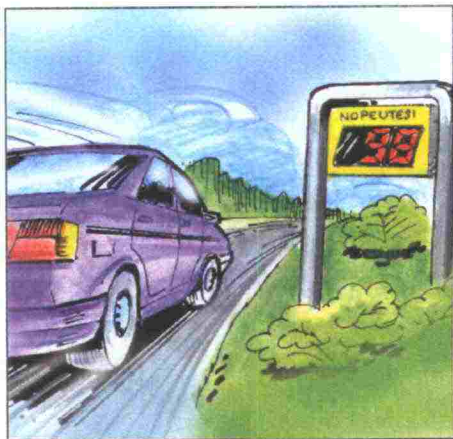
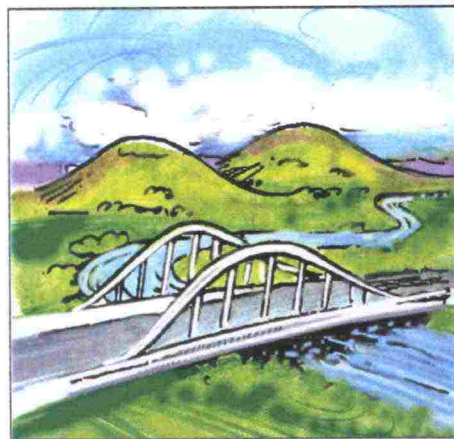
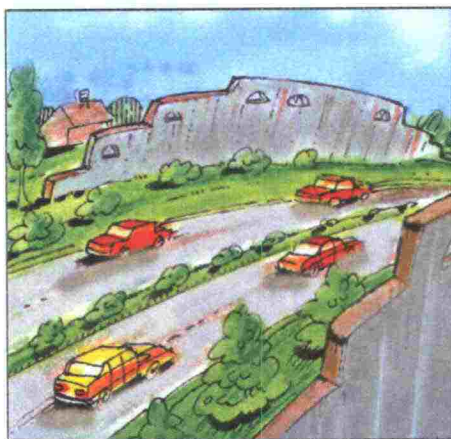


2000 0211



Tielaitos

ASIAKASTYYTYVÄISYYS LAPIN TIEPIIRISSÄ 1999



1999

Lapin tiepiiri

08 TIEL/LAP



Asiakastyytyväisyys Lapin tiepiirissä 1999

Haastattelututkimus tienkäyttäjien keskuudessa



Tielaitos
Lapin tiepiiri

Rovaniemi 1999

SISÄLTÖ**ALKUSANAT**

1. JOHDANTO	1
2. TAUSTA-AINEISTO	1
3. TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA	4
3.1 Talvihoidon osien kehittämistarpeet	4
3.2 Talvihoidon osien tärkeysjärjestys	8
4. TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ	9
4.1 Kesähoidon osien kehittämistarpeet	9
4.2 Kesähoidon osien tärkeysjärjestys	11
5. TIELIIKENTEE PALVELUT	13
5.1 Tieliikenteen palvelujen kehittämistarpeet	13
5.2 Tieliikenteen palvelujen tärkeysjärjestys	16
6. TIEMÄÄRÄRAHOJEN PANOSTUS- JA SÄÄSTÖKOHTEET	18
6.1 Kehittämiskohteiden tärkeys ja panostustarve	18
6.2 Tiemäärärahojen panostuskohteet	22
6.3 Tiemäärärahojen säästökohteet	24
7. JOHTOPÄÄTÖKSET	26
7.1 Taustatiedot	26
7.2 Teiden hoito ja ylläpito talvella	26
7.3 Teiden hoito ja ylläpito kesällä	27
7.4 Tieliikenteen palvelut	27
7.5 Tiemäärärahojen panostus- ja säästökohteet	28

LIITTEET

1. Vastaaajien taustatiedot
2. Haastattelulomake

Lisäksi kaikki avoimet kommentit sekä aineiston tarkastelu tienkäyttäjärhmittäin on erillisenä liitteenä, joka löytyy Lapin tiepiiristä.

ALKUSANAT

Tiehallinnon arvojen mukaan asiakkaiden tarpeet ja tyytyväisyys ovat tiehallinnon työn perusta. Tiehallinnon vision mukaan tiehallinto tutkii jatkuvasti asiakkaidensa tarpeita, mittaa säännöllisesti asiakkaidensa tyytyväisyyttä ja palvelutasoa sekä hyödyntää saadun palautteen ohjelmien ja palvelujen suunnittelussa.

Lapin tiepiiri teki vuonna 1995 laajan asiakastyytyväisyystutkimuksen, jonka yhteydessä asetettiin tavoitteeksi seurantatutkimuksen tekeminen noin kolmen vuoden välein. Tällä nyt tehdyllä tutkimuksella on pyritty selvittämään, miten eri tienkäyttäjryhmät ovat kokeneet tienpidon kehityksen ja mitkä ovat odotukset tienpidon eri palveluista nyt ja verrattuna edelliseen tutkimusajankohtaan.

Tielaitoksen keskushallinto tekee asiakastyytyväisyystutkimuksia koko maata koskevin, joista tehdään myös alueellisia yhteenvetoja. Näiden tutkimusten otanta on ollut Lapin tiepiirin osalta varsin pieni. Lapin tiepiiri onkin halunnut selvittää tällä tutkimuksella myös sitä, miten hyvin valtakunnallisten tutkimusten tulokset vastaavat piirin omaa laajempaa tutkimusta ja näin saada varmuus asiakkaiden todellisesta mielipiteestä tienpidosta Lapissa. Tätä vertailua ei ole tämän tutkimuksen yhteydessä tehty, koska tutkimukset on toteutettu lähes samanaikaisesti.

Tutkimusten tuloksia vertaillaan ja myöhemmin päätetään, miten laajana jatkossa toteutetaan järjestelmällistä asiakastyytyväisyyden seurantaa riittävän luotettavan tiedon saamiseksi, jotta tienkäyttäjien toiveisiin voidaan niiden odotuksien mukaisesti suunnata toimintaa.

Tämän työn konsulttina on toiminut Oy Viisikko-Femman Ab, missä tutkimuksesta on vastannut tutkimuspäällikkö Marko Forsblom. Käytännön haastattelutyö tilattiin Tielaitoksen urakoinnilta ja haastattelut teki Tielaitoksen oma henkilökunta. Tutkimuksen vastuuhenkilö tilaajan puolelta on ollut tieinsinööri Raimo Raatikainen, Lapin tiepiirin tienpidon suunnitteluyksiköstä.

Raimo Raatikainen
Tieinsinööri
Lapin tiepiiri

1 JOHDANTO

Lapin tiepiirissä toteutettiin laaja asiakastyytyväisyystutkimus vuonna 1995, jonka yhteydessä asetettiin tavoitteeksi asiakastyytyväisyyden seuranta noin kolmen vuoden välein tehtävin seurantatutkimuksin. Tämä tutkimus on nyt ensimmäinen näistä seurantatutkimuksista.

Asiakastyytyväisyystutkimuksen tarkoituksena on selvittää eri tienkäyttäjäryhmien kokemuksia ja odotuksia tienpidon eri palveluista sekä näiden eri palvelujen tärkeyttä tienkäyttäjille. Lisäksi tavoitteena on saada konkreettisia havaintoja epäkohdista ja ideoita niiden korjaamiseksi. Tutkimuksessa haettiin tietoa niistä liikenteen tekijöistä, jotka liittyvät tienkäyttäjien tienkäytön arkeen ja joihin toisaalta tiepiirillä on mahdollisuus vaikuttaa omalla toiminnallaan. Tutkimuksessa ei ole käsitelty niitä tienpitoon liittyviä asioita, jotka eivät suoraan vaikuta tienkäyttäjään.

Tutkimuksessa selvitettiin tiepiirin eri tienpitotoimenpiteiden kehittämistarvetta haastateltavien odotusten ja kokemusten pohjalta. Vastaajien odotuksia on kartoitettu kysymällä ominaisuuden tärkeyttä (1 = ei merkitystä, 2 = vähän merkitystä, 3 = melko tärkeä, 4 = erittäin tärkeä) vastaajalle ja kokemuksia kysymällä ominaisuuden nykytilannetta (1 = erittäin huono, 2 = melko huono, 3 = melko hyvä ja 4 = erittäin hyvä) vastaajan näkökulmasta. Kehittämistarpeen suuruudesta puhuttaessa on tarkasteltu ko. ominaisuuden tärkeyden ja nykytilanteen keskiarvojen erotusta. Lisäksi eri ominaisuudet laitettiin haastateltavan kannalta tärkeysjärjestykseen kolmen tärkeimmän ominaisuuden osalta, jolla selvitettiin tiepiirin eri tienpitotoimenpiteiden keskinäistä tärkeysjärjestystä.

Tutkimusaineisto kerättiin henkilökohtaisin haastatteluin yrityksissä ja kotitalouksissa, kohdealueena koko Lapin lääni. Haastattelut tehtiin huhti-toukokuussa 1999.

2 TAUSTA-AINEISTO

Tausta-aineistoksi selvitettiin normaalien taustatietojen lisäksi vastaajien liikkumiseen liittyviä taustatietoja. Alueellisesti tavoitteena oli kattaa tasaisesti koko Lapin tiepiirin alue, jota varten haastattelut suoritettiin ns. ryväsotoksen muodossa ennaltamäärättyjen osoitteiden ympärillä. Alueellinen jakauma määritettiin etukäteen Tilastokeskuksen julkaisun "Helsinki Kypmistä Nuorgamiin" perusteella, jossa on jaettu asukasmäärät postinumeroalueittain. Aloitusosoitteet valittiin satunnaisesti postinumeroalueiden sisällä.

Hyväksytyjä haastatteluja saatiin suoritettua 529 kpl, joista ammattimaisia tienkäyttäjiä oli 33 %, yksityisiä tienkäyttäjiä 67 %. Haastattelumäärät riittävät hyvin tilastollisesti luotettavaan tarkasteluun koko tiepiirin alueella.

2.1 Sukupuoli

Vastaajista on miehiä 74 % ja naisia 26 %. Vastaajajakauma on miespainotteinen, mikä johtuu pääasiassa ammattimaisten tienkäyttäjien sukupuolijakaumasta.

Raskaan ajoneuvoliikenteen kuljettajiin on tässä luettu linja-auton ja kuorma-auton kuljettajat. Yksityisautoilijoiden ryhmässä ovat ammattimaisista tienkäyttäjistä mukana myös taksin kuljettajat.

2.2 Ikä

Haastattelujen kohderyhmäksi valittiin 15-vuotiaat ja sitä vanhemmat henkilöt. Vanhimmat ja nuorimmat ikäryhmät ovat hieman aliedustettuina. Nuorten ja vanhusten osuutta laskee se, että ammattimaisissa tienkäyttäjissä ei ole näihin ikäryhmiin kuuluvia. Parhaiten edustettuina olivat työkäiset, jotka ovat myös aktiivisinta tienkäyttäjryhmää.

2.3 Asuinpaikka

Haastateltavat kotitaloudet valittiin Tilastokeskuksen asuinmääräjakaumien mukaan postinumeron tarkkuudella. Aloituss osoitteet valittiin postinumeroalueittain satunnaisesti Postin osoiterekisterien avulla. Otoksen painotusta muutettiin siten, että läänin suurimpien kaupunkien haastattelumääristä siirrettiin osa läänin pienempiin kuntiin. Tällöin mukaan saatiin enemmän yleisten teiden piirissä olevia haastateltavia.

2.4 Perhetilanne

Vastaajista 50 % asui taloudessa, jossa on alaikäisiä lapsia. 26 % vastaajista asui aikuistaloudessa eli talouden kaikki jäsenet olivat yli 18-vuotiaita. Lapsettomia pareja oli 12 % vastaajista ja 12 % vastaajista asui yksin.

2.5 Koulutus

Koulutuksen osalta vastaajia pyydettiin ilmoittamaan korkein koulutusaste. Alemman asteen koulutus painottuu hieman vastaajien keskuudessa verrattuna Lapin läänin normaaliin koulutusastejakaumaan. Tämä johtuu ammattimaisten kuljettajien koulutuksen keskittymisestä matalamman koulutusasteen tutkintoihin.

2.6 Ammatti

Ammattijakauma poikkeaa normaalista lähinnä yrittäjien suuren määrän vuoksi. Yrittäjiä on vastaajista peräti 29 %, joka on myös suurin yksittäinen ammattiryhmä. Tosiksi suurimpana ammattiryhmänä ovat työntekijät, joita vastaajista oli 24 %. Yrittäjien ja työntekijöiden suuri määrä johtuu ammattimaisten tienkäyttäjien ammattijakauksesta, jossa yrittäjien ja työntekijöiden osuus on varsin huomattava.

2.7 Asuinympäristö

Haastatelluista 36 % asuu kaupunkialueella. Maaseudulla asuu 64 %. Otoksessa on vähennetty hieman suurimpien kaupunkien painoarvoa tutkimuksessa, jotta otokseen ollaan saatu haastateltavia tasaisesti koko läänin alueelta.

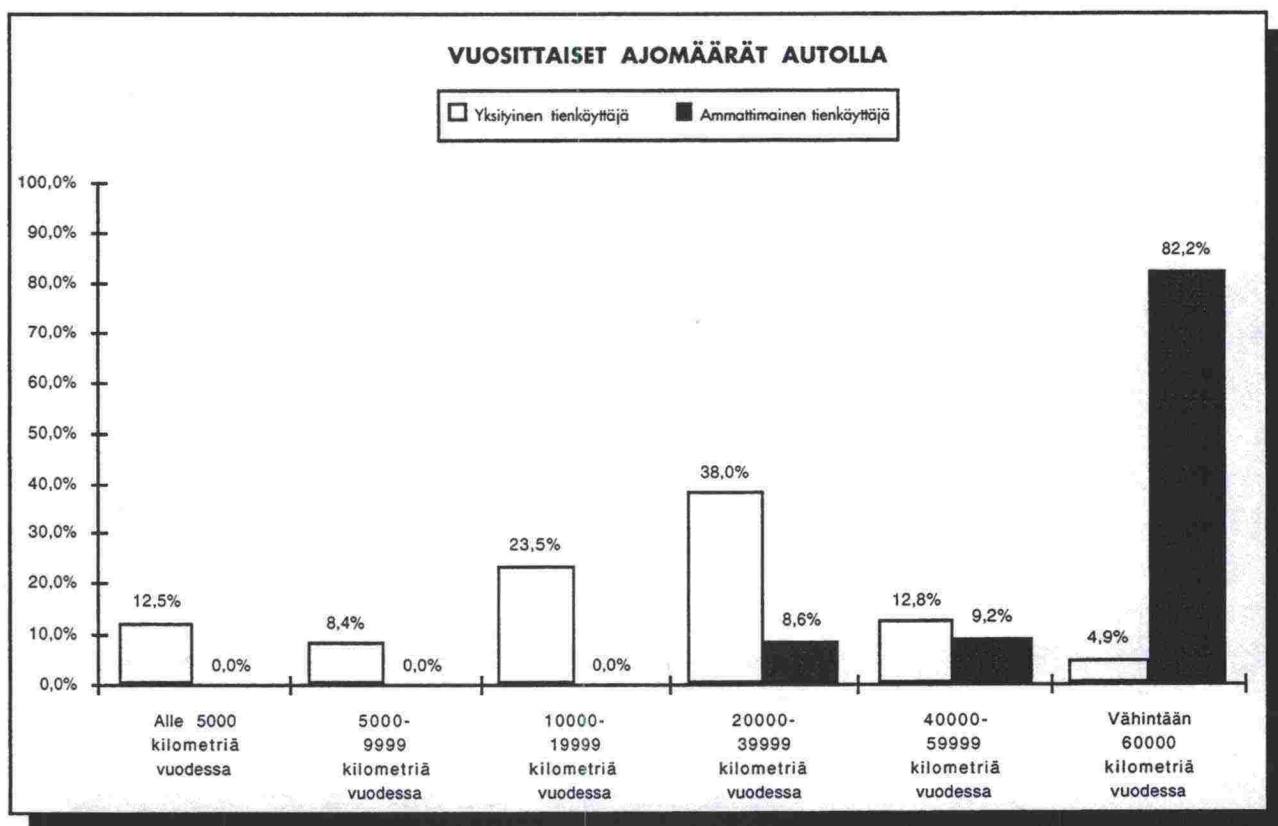
2.8 Kotitalouden käytössä olevat autot

Auto oli käytössä 96 %:ssa kotitalouksista. Vastaajatalouksissa oli selvästi keskimääräistä useammin auto käytössä. Tilastokeskuksen mukaan autollisia kotitalouksia koko Suomessa vuonna 1996 oli 67 % kotitalouksista. Auton käyttömahdollisuutta lisäävät omalta osaltaan työsuhdeautot ja ammattimaisten autoilijoiden keskimääräistä suurempi auton omistustiheys.

2.9 Autoilumäärät vuositasolla

Vuosittaiset ajomäärät eroavat luonnollisesti varsin selvästi yksityisten ja ammattimaisten tienkäyttäjien kesken.

Allaolevassa kuviossa on erikseen tarkasteltu yksityisten ja ammattimaisten tienkäyttäjien ajomääriä.



3 TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA

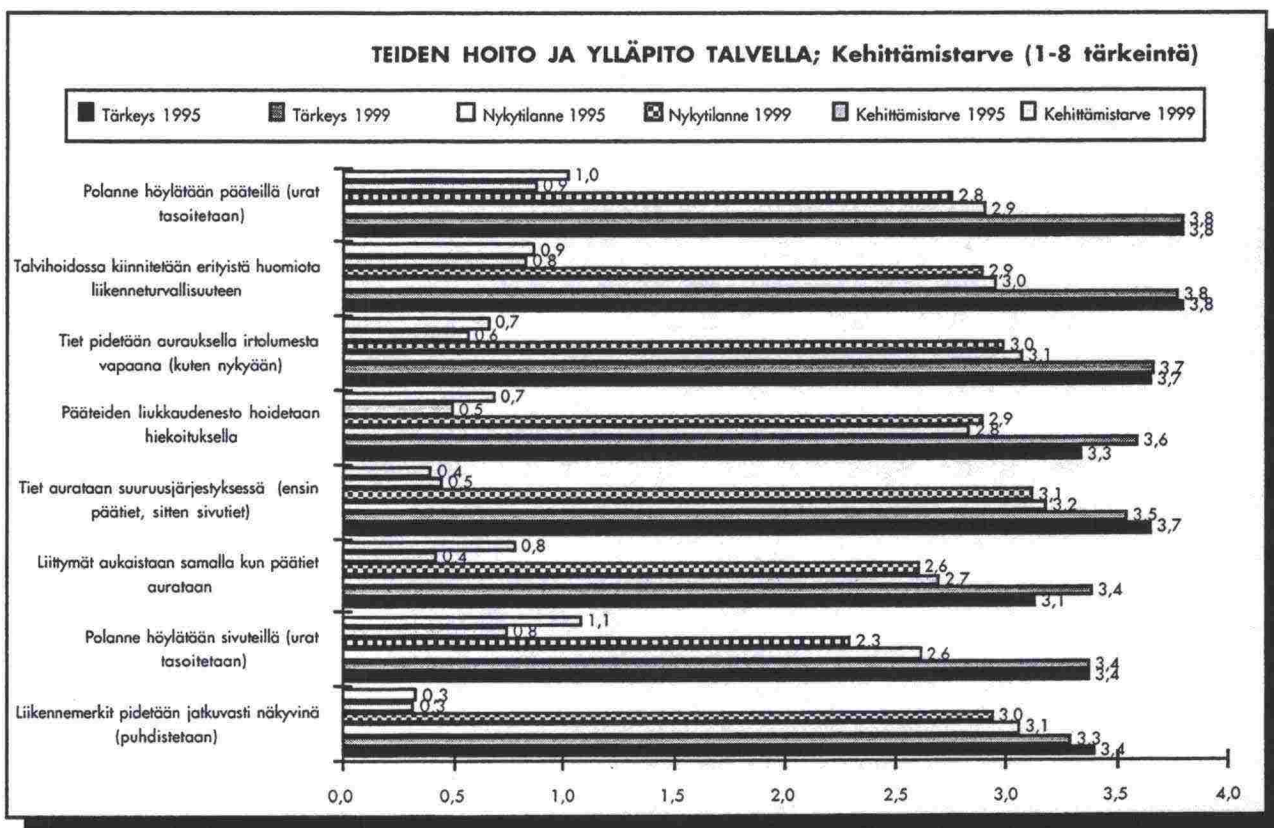
Talvihoidon osalta selvitettiin eri osioiden kehittämistarvetta haastateltavien odotusten ja kokemusten keskiarvojen erotuksena. Lisäksi eri osiot laitettiin haastateltavan kannalta tärkeysjärjestykseen siten, että vastaajan valitsemista kolmesta itselleen tärkeimmästä osiosta kukin osio "pisteytettiin" kertomalla 1. tärkein asia kolmella, toiseksi tärkein kahdella ja 3. tärkein yhdellä, jolloin kokonaistuloksena saatiin selkeä tärkeysjärjestys. Samalla tavalla laitettiin tärkeysjärjestykseen myös muiden prosessien sisältö. Kehittämistarpeen tunnusluku on saatu laskemalla ominaisuuden tärkeyden ja nykytilanteen keskiarvojen erotus.

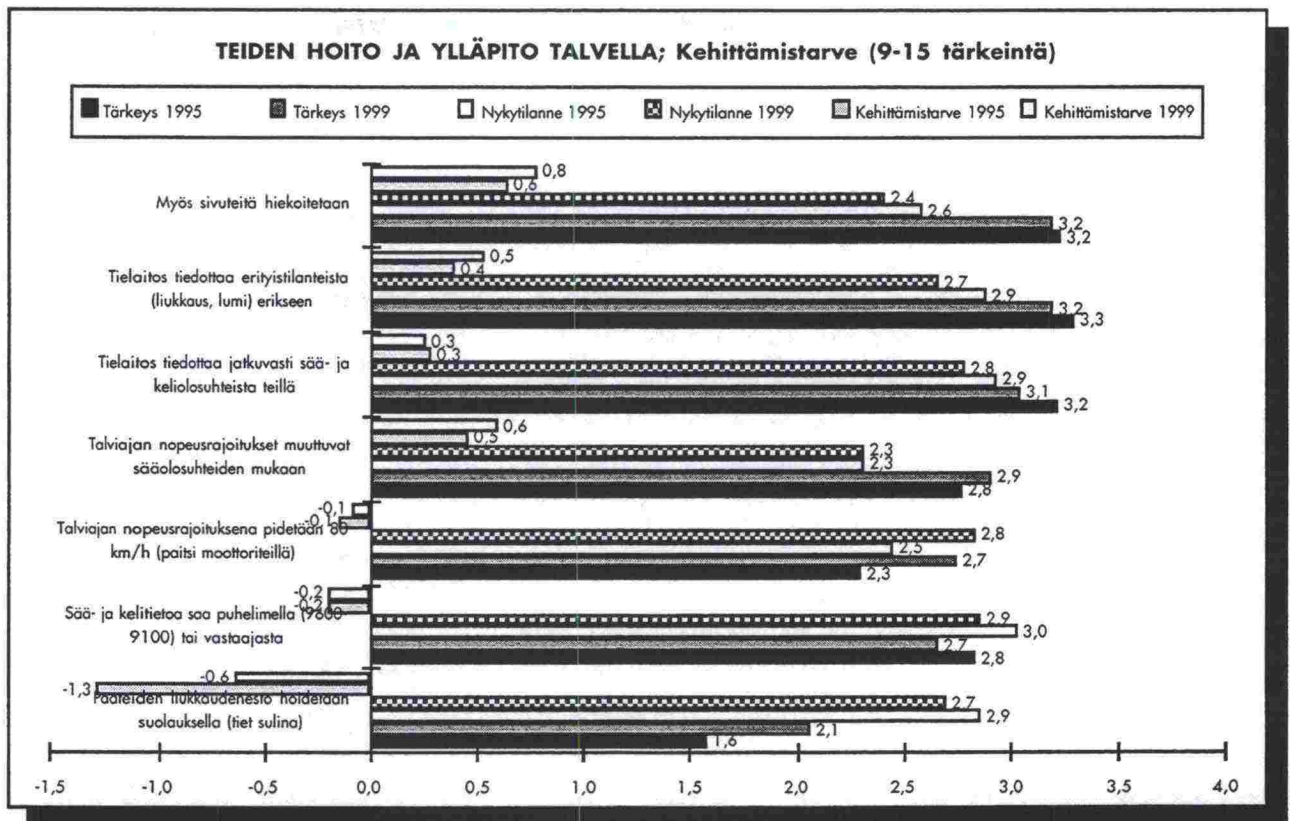
3.1 Talvihoidon osien kehittämistarpeet

Talvihoidossa suurimmat kehittämistarpeet liittyvät polanteen höyläämiseen pää- ja sivuteillä. Polanteen höylääminen sivuteillä vaatii eniten kehittämistä (kehittämistarve = 1,1) ja sen osalta kehittämistarve on noussut selvästi vuodesta 1995. Kehittämistarpeen nousua selittää nykytilanteen kokeminen huonommaksi kuin aikaisemmin eli polanteen tasoittamista sivuteillä pidetään yhtä tärkeänä kuin aikaisemminkin, mutta kunnossapidon taso on laskenut. Vuonna 1995 sekä yksityisistä että ammattimaisista tienkäyttäjistä runsas 60 % piti nykytilannetta hyvänä, mutta nyt nykytilannetta hyvänä piti enää noin 40 % tienkäyttäjistä.

Haastateltavien kommentteja polanteen höyläyksestä sivuteillä

- Polanteita pitäisi höylätä, koska ollaan monesti menossa ympäri auton kanssa, kun niistä ei ole huolehdittu
- Sivutiet ovat aina huonommassa kunnossa ja talviaikaan niissä on pahoja uria
- Polanne höylättävä oikealla höylällä, ei aura-auton alusterällä
- Aurauksen ajoitus: ei annettaisi polkeutua polanteelle, vaan aurattaisiin heti kun lumisade heikkenee; nykyään menee todella pitkään, ennenkuin aurataan. Raiteinen tie todellinen liikenneturvallisuuskysymys.





Polanteen höylääminen pääteillä koetaan edelleen erittäin tärkeäksi ja nykytilanne koettiin kohtalaiseksi (kehittämistarve = 1,0). Nykytilanteen osalta on tapahtunut hie-
man pudotusta vuoteen 1995 verrattuna, mutta pudotus ei ole niin suuri kuin sivutei-
den kohdalla. Nykytilannetta hyvänä pitävien osuus oli kuitenkin pudonnut vuoden
1995 lukemista. Ammattimaisista tienkäyttäjistä nykytilannetta piti tuolloin hyvänä
84 % ja nyt 64 %, yksityisistä tienkäyttäjistä vuonna 1995 nykytilannetta piti hyvänä
75 % ja nyt 71 %.

- Jääpolanteet ovat erittäin suuri onnettomuusriski, kokemusta on
- Polanteita höylätään liian harvoin päätiellä
- Reunapolanteet myös pois
- Uria on tosi paljon, eikä niitä juuri tasoiteta Tornion alueella

Suhtautuminen liikenneturvallisuuden huomioimiseen talvihoidossa (kehittämistarve
= 0,9) ei ole muuttunut vuodesta 1995. Asian tärkeys koetaan yhtä tärkeäksi kuin
vuonna 1995, ja nykytilannekin on kutakuinkin yhtä hyvällä tasolla.

- Liikenneturvallisuuden miellän hyväkuntoisena tienä; se on aurattu, ei polanteita, hiekoitus
kunnossa, näkyvyys hyvä, ei valleja, merkit näkyv.
- Liittymien lumivallit madallettava
- Kun tiekarhu ajaa polannetta pois, jättää se ylitsepääsemättömän jäähilekasan yksityis-
teiden kohdalle
- Aurausautot: autojonojen päästäminen ohitse useammin, esim. 3-5 autoa kerralla, kun
liikenne on vähäistä
- Osassa maata hoidettu erittäin huonosti talvikunnossapito (Lapin läänissä suhteellisen
hyvin)

Sen sijaan liittymien aukaisu päätteiden aurauksen yhteydessä koettiin entistäkin tär-

keämmäksi ja nykytilanne oli hieman huonontunut vuodesta 1995 (kehittämistarve = 0,8). Asian tärkeys oli korostunut sekä yksityisten että ammattimaisten tienkäyttäjien keskuudessa. Kun vuonna 1995 ammattimaisista tienkäyttäjistä reilu kolmannes vielä piti liittymien aukaisua aurauksen yhteydessä vähemmän tärkeänä, niin nyt heistä asiaa piti tärkeänä 85 %.

- *Polanteen auraus aiheuttaa ongelmia liittymissä*
- *Liittymien aukaisu hoidettu välttävästi*
- *Päätiät ja liittymät aurataan, mutta unohdetaan pyörätiet ja niihin jää talvella aina suuret lumivallit, kun ylitetään ajotie*
- *Aurauksen yhteydessä liittymät tukkeutuvat. Naisihmiselle vaikeaa aukaista autolle kulkuväylää ehtiäkseen töihin.*
- *Tarkempaa aurausta*

Sivuteiden hiekoittaminen oli myös selkeä kehittämiskohde (kehittämistarve = 0,8), jota pidettiin edelleen tärkeänä ja joka on nykyisin hoidettu hieman aikaisempaa huonommin, mutta kuitenkin kohtalaisesti. Nykytilanne oli huonontunut sekä yksityisten että ammattimaisten tienkäyttäjien mielestä. Kun vuonna 1995 nykytilannetta piti hyvänä yksityisistä tienkäyttäjistä 65 % ja ammattimaisista 56 %, niin nyt yksityistä tienkäyttäjistä nykytilannetta piti hyvänä enää puolet ja ammattimaisista 39 %.

- *Tien suoran osuuden hiekoittaminen on tarpeetonta. Pelkät risteykset voisi hiekottaa hyvin.*
- *Sivutietkin yleensä hiekoitetaan, mutta aina erittäin myöhään; keli ehtii muuttua, hiekoitus ennakoitava*
- *Sivuteiden hiekoitus melko huonoa ja aivan liian harvoin*
- *Inhottaa ajaa kieli keskellä suuta töihin lähtiessä, mikäli teitä/tietä ei ole hiekotettu*
- *Sivuteitä pitäisi hiekottaa enemmän ja heti kun keli on huonontunut, eikä niinkuin nykyään, että tullaan vuorokauden päästä*

Teiden auraamista irtolumesta vapaaksi (kehittämistarve = 0,7) pidettiin erittäin tärkeänä. Myös tässä nykytilanne oli hieman heikentynyt, mutta sitä pidettiin kuitenkin edelleen melko hyvänä.

- *Mahdollisimman vähän pöllyävää lunta*
- *Irtolunta voitaisi aurata teiltä useammin, joskus pidetään liian pitkiä pauseja*
- *Toimenpideaajat liian pitkiä sivuteillä, lumi ehtii polaantua*
- *Että teiden auraus suoritetaan aamuyön tunteina ja aurataan myös linja-autopysäkkilevennykset, eikä täytetä sitä odotuskatosta lumella*
- *Auraukset toimivat hyvin*

Hiekoituksen käyttö pääteiden liukkaudentorjunnassa oli saanut osakseen lisääntyvää kannatusta. Yksityisten tienkäyttäjien suhtautuminen hiekoitukseen on pysynyt lähes samana eli, kun vuonna 1995 asiaa piti heistä tärkeänä 88 %, niin nyt hiekoituksen käyttöä tärkeänä pitävien suhteellinen osuus oli noussut hieman eli 92 %:iin. Ammattimaisten tienkäyttäjien kohdalla muutos on ollut suurempi eli kun vuonna 1995 hiekoituksen käyttöä liukkaudentorjunnassa piti heistä tärkeänä 73 %, niin nyt suhteellinen osuus oli noussut selvästi ja oli peräti 96 %. Nykytilanteen osalta muutos vuoteen 1995 on ollut melko pieni, eli nykytilanteeseen oltiin hieman tyytyväisempiä kuin vuonna 1995 ja sitä pidettiin nyt kohtalaisen hyvänä.

- *Hiekotus on paras vaihtoehto*
- *Mielestäni hiekotusta pitäisi lisätä risteyksiin*

- *Utsjoki-Nuorgam -välin hiekoitus: yöllä klo 24.00-5.30 useita kertoja talven aikana niin liukasta, että pitää soitella ja odottaa hiekka-autoa ja linjavuoron ajo myöhästyy oleellisesti*
- *Liukkaus pois hiekalla, ei suolalla, jäätyy kun pakastuu*
- *Hiekoitusta vähennettävä, vain vesiliukkaalla tarpeellinen*

Talviajan nopeusrajoituksiin liittyen kehittämistarve koski lähinnä keliolosuhteiden mukaan muuttuvia nopeusrajoituksia (kehittämistarve = 0,6), joiden tärkeys on hie-
man korostunut vuodesta 1995, mutta joiden osalta nykytilanne on pysynyt samana. Suurempana muutoksena talviajan nopeusrajoitusten suhteen voi pitää selkeää muutosta suhtautumisessa alennettuihin talvinopeuksiin. Vuonna 1995 sekä yksityis-
ten että ammattimaisten tienkäyttäjien enemmistö ei pitänyt alennettua (80 km / h) nopeusrajoitusta tarpeellisena ja samoin nykytilanteeseen suhtauduttiin kriittisemmin. Nyt yksityisistä tienkäyttäjistä jo reilu 60 % hyväksyy alennetun talvinopeusrajoituksen ja ammattimaisista tienkäyttäjistäkin lähes puolet pitää alennettua talvinopeutta tärkeänä, kun vuonna 1995 asiaa piti tärkeänä alle 30 %.

- *Vaihtuvia nopeusrajoituksia lisää pitkille taipaleille*
- *Muuttuvia nopeusrajoituksia ei taida täällä pohjoisessa juuri olla; keliolosuhteiden / tien vilkkauden mukaan nopeusrajoitus voisi talvellakin olla 100 km/h tai vaikkapa 60 km/h*
- *Pitkillä Lapinkairoilla tuntuu turhautavalta ajaa 80 km/h, kun mailla halmeilla ei muita näy*
- *Muuttuvat talvirajoitukset tulisi asettaa vain vilkkaille, lyhyille tieosuuksille*
- *On turhautavaa körötellä 80 km/h, kun alla on höylätty pakkasjää ja kevättalvella kuukausikaupalla paljas kuiva asfaltti*

Teiden auraamista suuruusjärjestyksessä, eli ensin päätiet ja sitten sivutiet, pidettiin edelleen erittäin tärkeänä ja nykytilannetta pidettiin niinikään edelleen hyvänä (kehittämistarve = 0,4).

- *Tiet avataan mielestäni hyvin. Ei tarvitse muutoksia.*
- *Paksut jääkerrokset liittymässä estävät kulkemista, miten heikkovoimaiset (vanhat) ihmiset jaksavat pitää tiensä puhtaana?*
- *Aurausjärjestys on oikea*
- *Lunta saa tulla liian paljon sivuteille, ennen kuin ne aurataan*

Pääteiden pitäminen sulina suolauksen avulla sai edelleen varsin selvän kannan suolausta vastaan, joskin suolauksella oli nyt myös hieman kannattajia. Kun vuonna 1995 suolausta pääteiden liukkaudentorjuntaan olisi käyttänyt vain 11 % ammattimaisista ja 10 % yksityisistä tienkäyttäjistä, niin nyt ammattimaisista olisi käyttänyt suolausta 35 % ja yksityisistä 27 %. Kuitenkin selvä enemmistö edelleen vastustaa suolauksen käyttöä pääteiden liukkaudenestoon.

- *Kemin seudulla ei mielestäni tarvitse suolausta ja onneksi se onkin aika harvinaista*
- *Suolaus täytyisi lopettaa ja tilalle hiekkaa*
- *Kunnon talvikeli parempi kuin suolauksella aikaansaatu sohjo*
- *Suolataan tarpeen mukaan, parempi suola, kuin liukas*
- *Suolausta ei aloiteta riittävän ajoissa*

3.2 Talvihoidon osien tärkeysjärjestys

Vastaajia pyydettiin laittamaan talvihoitoon liittyvät asiat omalta kannaltaan tärkeysjärjestykseen kolmen tärkeimmän osalta. Neljä tärkeemmäksi nimettyä talvihoidon tehtävää olivat samat kuin vuonna 1995 tehdyssäkin tutkimuksessa, ainoastaan näiden keskinäinen järjestys oli muuttunut.

Tärkeimpänä pidettiin nyt teiden pitämistä irtolumesta vapaana. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 17 % annetuista "äänistä".

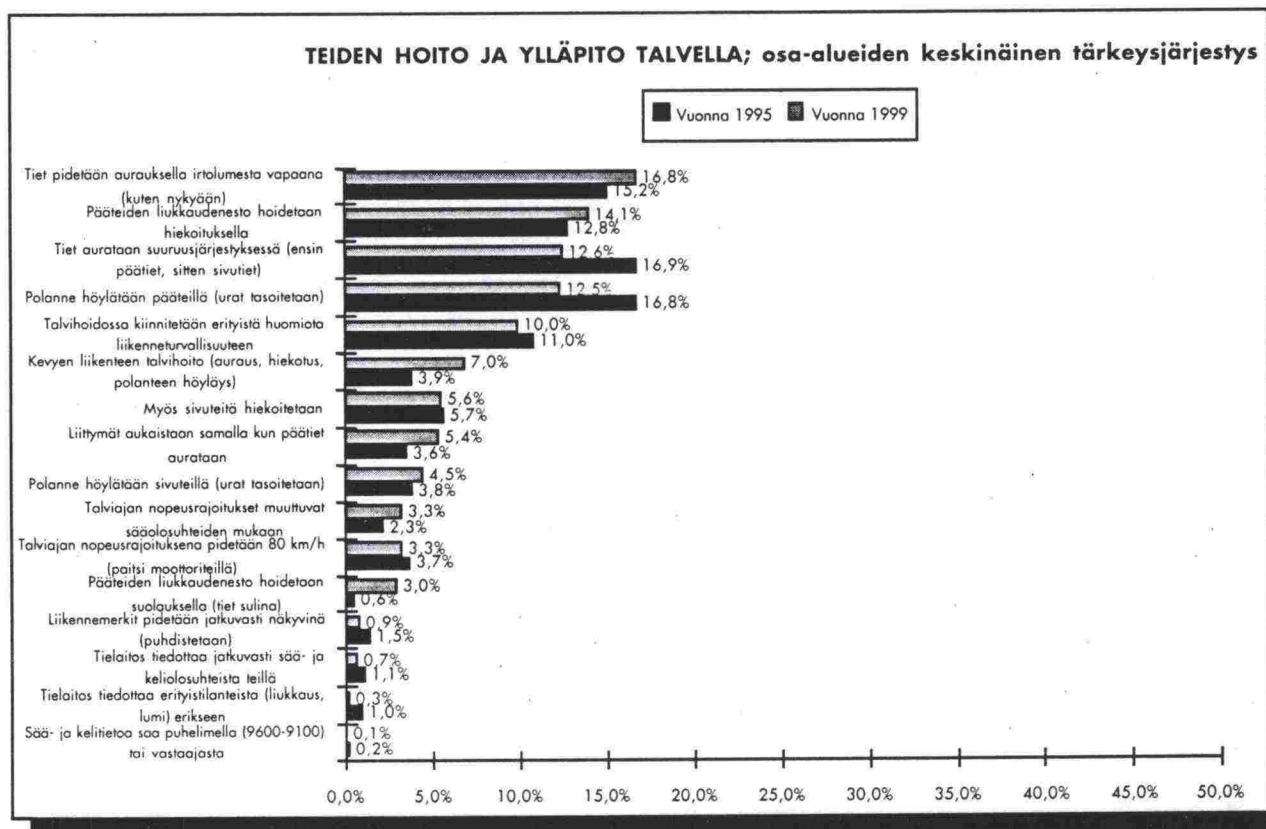
Toiseksi tärkeimpänä pidettiin pääteiden liukkaudeneston hoitamista hiekoittamalla, joka sai 14 % annetuista äänistä.

Seuraavaksi tärkeimpinä pidettiin teiden auraamista suuruusjärjestyksessä eli ensin päätiet ja sitten sivutiet (13 %) ja polanteen höyläämistä pääteillä (13 %). Sensijaan polanteen höyläminen sivuteillä oli vasta 9. tärkein ja sai 5 % annetuista äänistä.

Liikenneturvallisuuden huomioiminen talvihoidossa sai tässäkin osassa paljon kannatusta (10 %) ja oli samalla sijaluvulla ja suhteellisella "ääniosuudella" kuin vuoden 1995 tutkimuksessa.

Varsin tärkeänä pidettiin myös kevyen liikenteen väylien aurausta ja hiekoittamista siten, että ne ovat kunnossa jo aamun työmatkalaisille.

Sekä sää- ja kelitietojen tarjoaminen puhelimitse että tiedottaminen yleensä keliolosuhteista ja erityistilanteista saivat melko vähän kannatusta laitettaessa eri asioita tärkeysjärjestykseen.



4 TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ

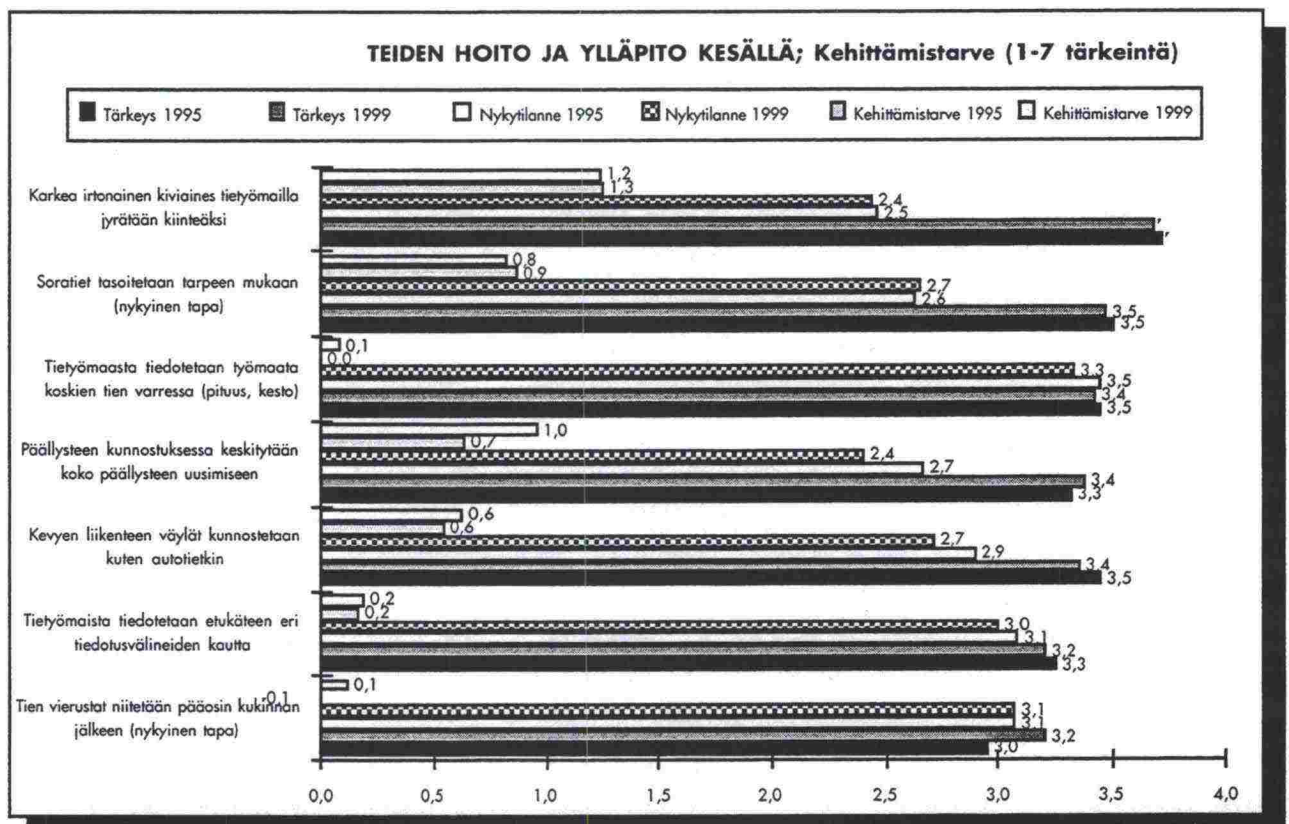
4.1 Kesähoidon osien kehittämistarpeet

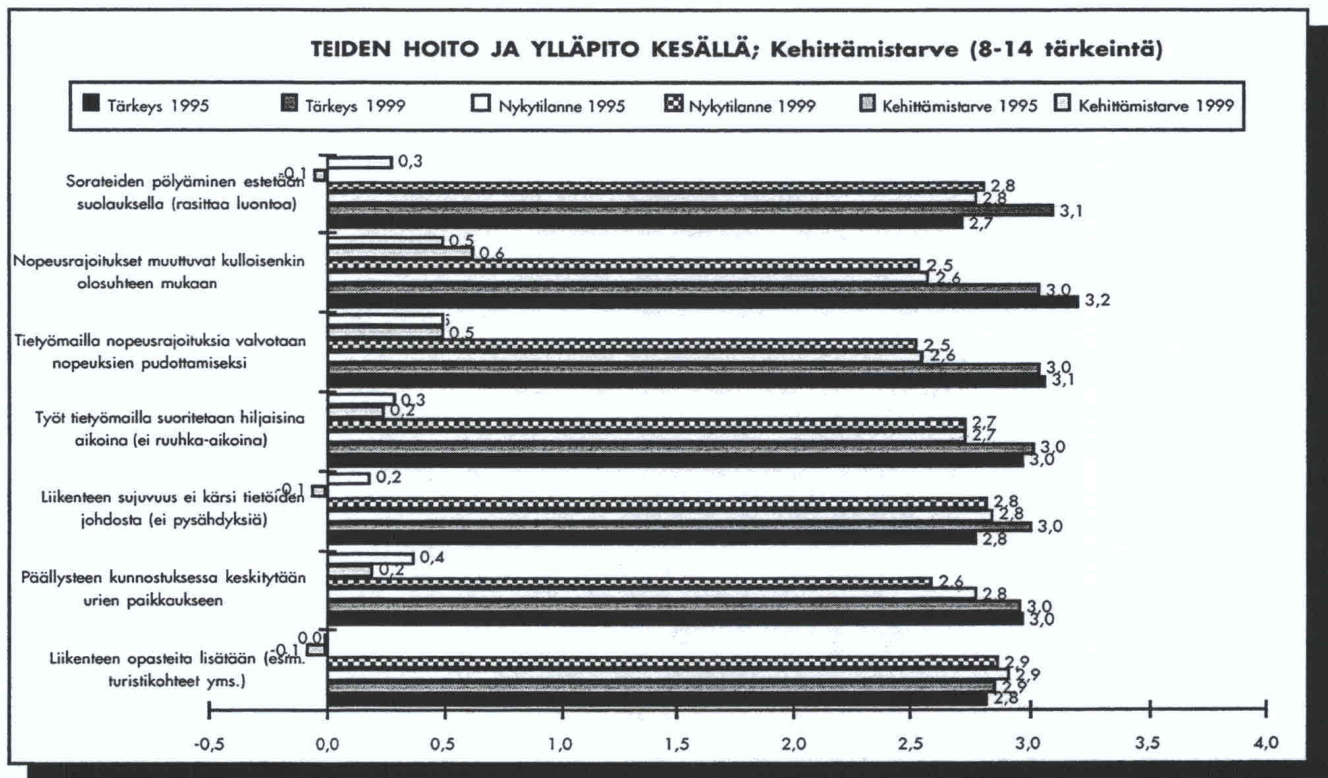
Teiden hoidossa ja ylläpidossa kesällä suurin kehittämistarve on tietyömaiden karkean kiviaineksen jyräämisessä kiinteäksi (kehittämistarve = 1,2). Muutos vuoden 1995 tilanteeseen on varsin pieni, asiaa pidetään edelleen erittäin tärkeänä ja nykytilanne arvioidaan hieman aikaisempaa huonommaksi, tosin muutos on varsin pieni.

- Irtokivet tiivistettävä kiinni (kivet ei saa lentää)
- Tietyömaiden irtokiviaines irttaa liian herkästi
- Karkea kiviaines lentää vaarallisesti työmaalla, kunnollinen jyräys
- Tietyömaat pitäisi pitää paremmassa kunnossa, kiertotiet jopa erittäin huonoja
- Irttonainen kiviaines olisi tärkeää saada kiinteäksi, koska se tekee naarmuja auton maali pintaan ja kuluttaa pohjamaassaa ja näin autoon voi tulla ruostevaurioita helpommin

Toiseksi suurin kehittämistarve oli nyt päällysteen kunnostuksessa, jossa halutaan mieluummin koko päällysteen uusimista (kehittämistarve = 1,0) kuin pelkästään urapaikkaukseen keskittyvää kunnostusta. Päällysteen uusimisen osalta kehittämistarve oli noussut selvästi vuoden 1995 tilanteesta, johtuen sekä asian tärkeyden noususta että etenkin nykytilanteen huonontumisesta. Kun vuonna 1995 vielä selkeä enemmistö tienkäyttäjistä (ammattimaisista 65 % ja yksityisistä 68 %) piti nykytilannetta hyvänä, niin nyt nykytilannetta hyvänä pitävät kuuluivat vähemmistöön (ammattimaisista 44 % ja yksityisistä 47 %).

- Koko päällysteen uusiminen on parempi vaihtoehto kuin urapaikkaus, koska silloin voidaan tiessä olevat heitot korjata samalla
- Päällysteet ovat surkeassa kunnossa, kohta päällystetyt tiet ovat kehnompia kuin soratiet





- Kuluneet pinnat korjattava kerralla kuntoon, halkeamat ja routavauriot ovat asia erikseen
- Koko päällysteen uusiminen uusilla päällystysmenetelmillä on kannattavaa, samalla säästetään kunnossapidon varoja
- Joskus tuntuu, että ihan turhaan uusitaan koko päällyste, vaikka se on vielä kohtalaisessa kunnossa. Riittäisi, kun urat paikataan.

Sorateiden tasoittaminen kulloisenkin tarpeen mukaan sai kolmanneksi suurimman kehittämistarvelatauksen (kehittämistarve = 0,8), jossa tosin oli hieman laskua vuoden 1995 tilanteesta. Asiaa pidettiin edelleen varsin tärkeänä, mutta nykytilanne koettiin hieman paremmaksi.

- Sivuteiden soratiet on niin huonossa kunnossa, että toisinaan on vaarallista ajaa niitä
- Sorateiden hoito voisi olla parempaa, erityisesti rumpuheitot, joissa rikkoo autot
- Tielaitos voisi valvoa sorateita paremmin ettei sinne tarvitsisi itse ruveta soittelemaan että tulevat korjaamaan tien
- Tasoittaminen ainakin 3 kertaa kesässä (ei vesisateella), eikä sieltä täältä niinkuin nyt tehdään
- Sateisina aikoina tasotukset useammin

Seuraavaksi suurin kehittämistarve on kevyen liikenteen väylien kunnostuksessa, jossa pidetään tärkeänä väylien kunnostamista tasavertaisina autoteiden kanssa (kehittämistarve = 0,6). Kehittämistarpeen suuruus on hieman kasvanut vuodesta 1995. Asiaa pidetään edelleen varsin tärkeänä, mutta kunnossapidon nykytilanne on hieman heikentynyt. Kun vuonna 1995 yksityisistä tienkäyttäjistä nykytilannetta piti hyvänä 76 %, niin nyt nykytilannetta piti hyvänä 63 %. Kokonaisuutena on kuitenkin huomattava, että nykytilannetta pidettiin edelleen kohtalaisen hyvänä.

- Kevyen liikenteen rakentamisessa kiinnitettäisiin huomiota pohjatöihin; routivuus
- Koska väylät on tehty niin jalankululle kuin pyöräilijöillekin ja pyöräily on kasvanut

- valtavasti, saivat ajaa siellä, eikä tien päällä*
- *Aika paljon halkeamia johon pyörän rengas voi juuttua*
 - *Pyöriteiden päällysteissä ovat routavauriot pitkään kunnostamatta*
 - *Kevyenliikenteenväylät ovat "lapsipuolen" asemassa mitä tulee päällysteiden uusimiseen*

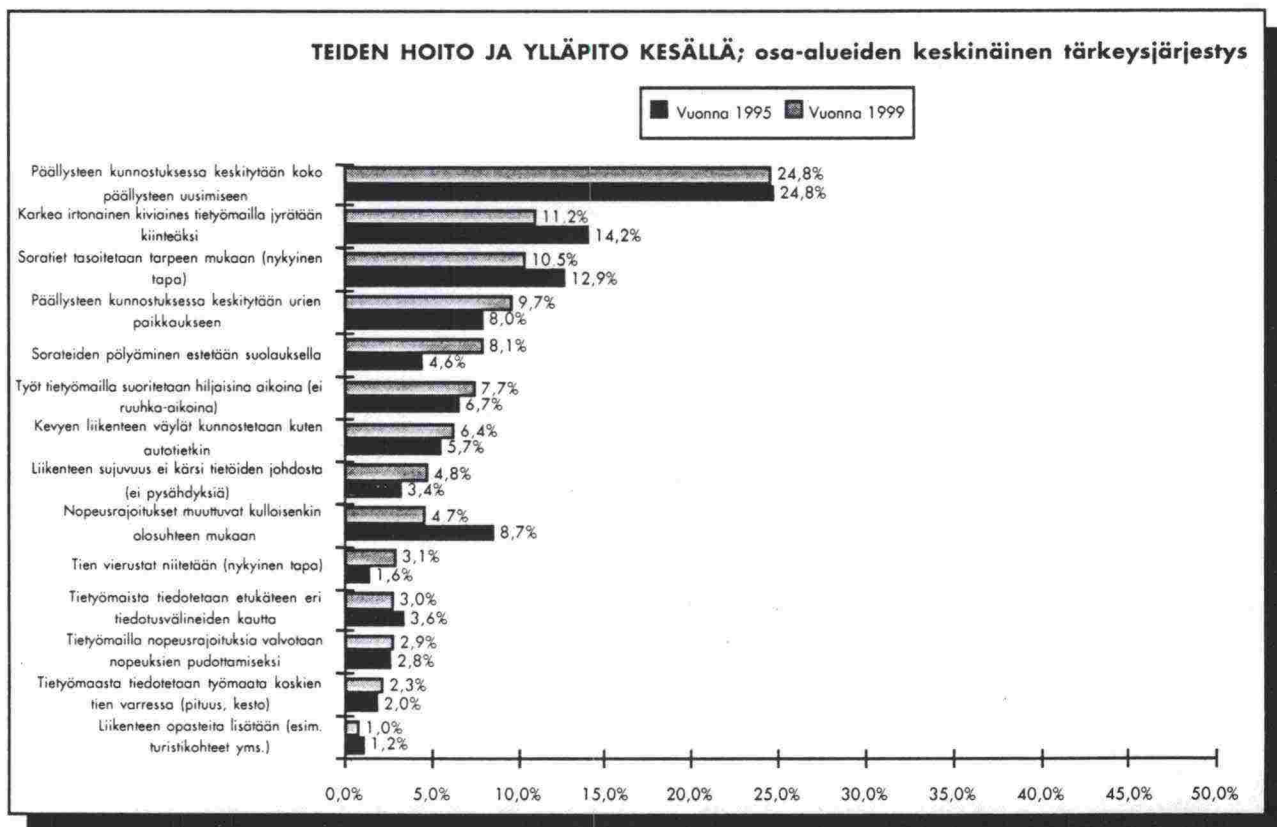
Muina merkittävänä kehittämiskohteina olivat nopeusrajoitusten joustavuus olosuhteiden mukaan (kehittämistarve = 0,5) sekä nopeusrajoitusten valvonta tietyömailla, joita molempia pidettiin tärkeinä, mutta vain kohtalaisesti hoidettuina. Näiden osalta ei juurikaan ollut tapahtunut muutosta vuoden 1995 tilanteeseen.

- *Sujuvuuden kannalta olisi tärkeää, että tietyömaiden nopeusrajoitusten pitäisi muuttua ko. tilanteen mukaan siten, että merkit vaihdetaan ja siirretään kun työmaa edistyy tai hiljenee yön ajaksi tai muusta syystä*

4.2 Kesähoidon osien tärkeysjärjestys

Vastaajia pyydettiin laittamaan kesähoitoon liittyvät asiat omalta kannaltaan tärkeysjärjestykseen kolmen tärkeimmän osalta. Kokonaisuutena tärkeysjärjestyksessä kärkeen nousevat samat ominaisuudet kuin arvioitaessa tärkeyttä keskiarvojen perusteella edellisessä kappaleessa. Vuoden 1995 tutkimukseen verrattuna kesähoidon ominaisuuksien keskinäinen tärkeysjärjestys on pysynyt samana kolmen tärkeimmän ominaisuuden osalta.

Tärkeimpänä pidettiin koko päällysteen uusimista päällystettä kunnostettaessa. Tämä tukee aikaisempaa huomiota kunnostuksen painopisteestä - mieluummin koko päällyste kuin urapaikkaus. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 25 % annetuista "äänistä".



Kaikkein tärkeimpänä kesähoidon ominaisuutena koko päällysteen uusimista piti 42 % tienkäyttäjistä, toiseksi tärkeimpänä 9 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä 5 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena koko päällysteen uusimisen valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 56 % tienkäyttäjistä.

Toiseksi tärkeimpänä pidettiin karkean irtonaisen kiviaineksen jyräämistä kiinteäksi tietyömailla ja se sai annetuista äänistä **11** %. Kaikkein tärkeimpänä karkean irtonaisen kiviaineksen jyräämistä kiinteäksi tietyömailla piti 6 % tienkäyttäjistä, toiseksi tärkeimpänä 17 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä niinkään 17 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena karkean irtonaisen kiviaineksen jyräämistä kiinteäksi tietyömailla valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 40 % tienkäyttäjistä.

Kolmanneksi tärkeimpänä pidettiin sorateiden tasoittamista aina tarpeen vaatiessa (11 % äänistä). Kaikkein tärkeimpänä sorateiden tasoittamista piti 8 % tienkäyttäjistä, toiseksi tärkeimpänä 14 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä niinkään 11 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena sorateiden tasoittamisen valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 33 % tienkäyttäjistä.

Päällysteiden kunnossapidon tärkeyttä korostaa se, että myös urapaikkauksien käyttö päällysteen kunnostuksessa nousee tärkeysjärjestyksessä varsin korkealle eli neljänneksi. Päällysteen kunnostaminen urapaikkauksin sai "tärkeysjärjestysäänistä" 10 %.

Muita tärkeimpien kesäkunnossapidon osa-alueita olivat pölyämisen estäminen sorateilla (8 % tärkeysäänistä), töiden ajoittaminen tietyömailla ruuhka-aikojen ulkopuolelle (8 %) sekä kevyen liikenteen väylien kunnostaminen tasavertaisesti autoteiden kanssa (6 %).

Kesähoidon osalla vähiten tärkeänä pidettiin liikenteen opasteiden lisäämistä esim. turistikohteita koskien (1 % äänistä).

5 TIELIIKENTEEN PALVELUT

5.1 Tieliikenteen palvelujen kehittämistarpeet

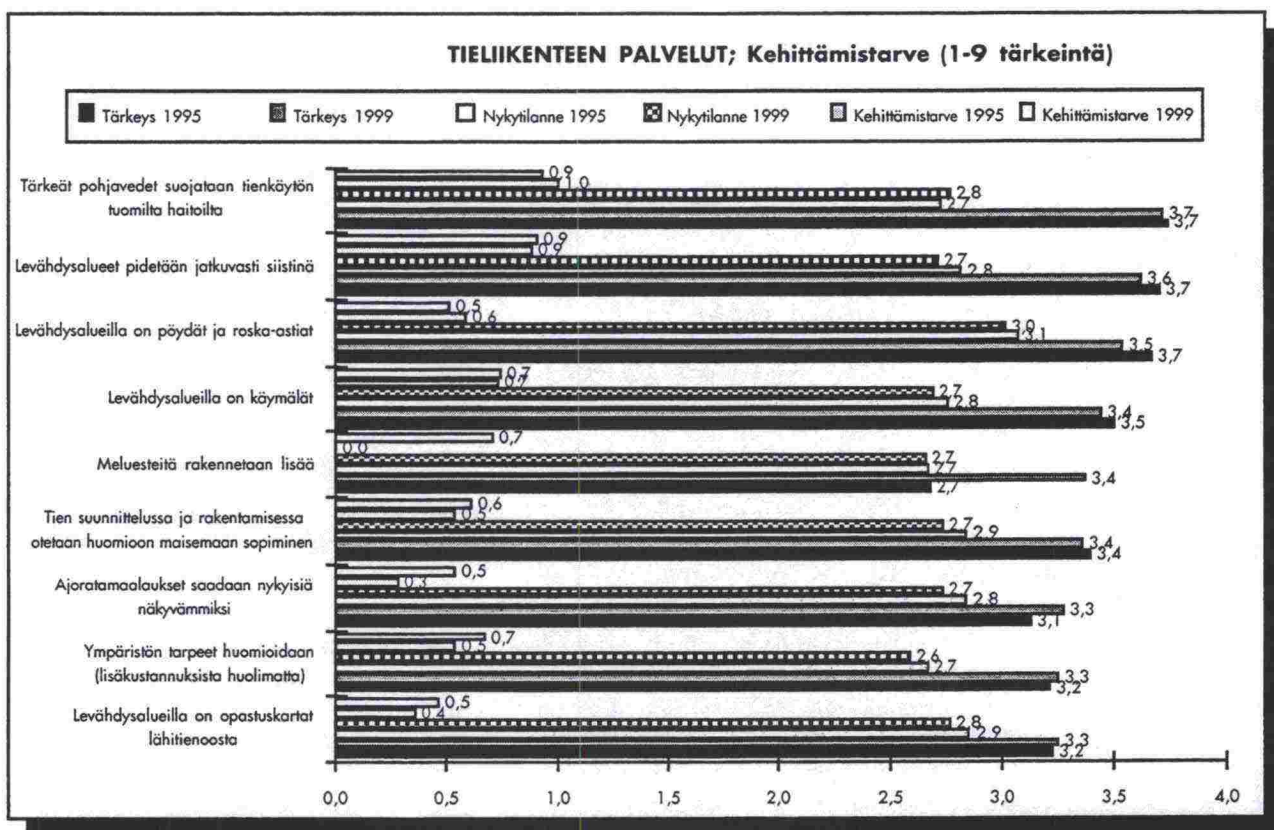
Tieliikenteen palvelujen alla kartoitettiin tienkäyttäjien odotuksia ja kokemuksia liittyen tie- ja liikenneinforoon, levähdysalueisiin sekä ympäristöasioihin.

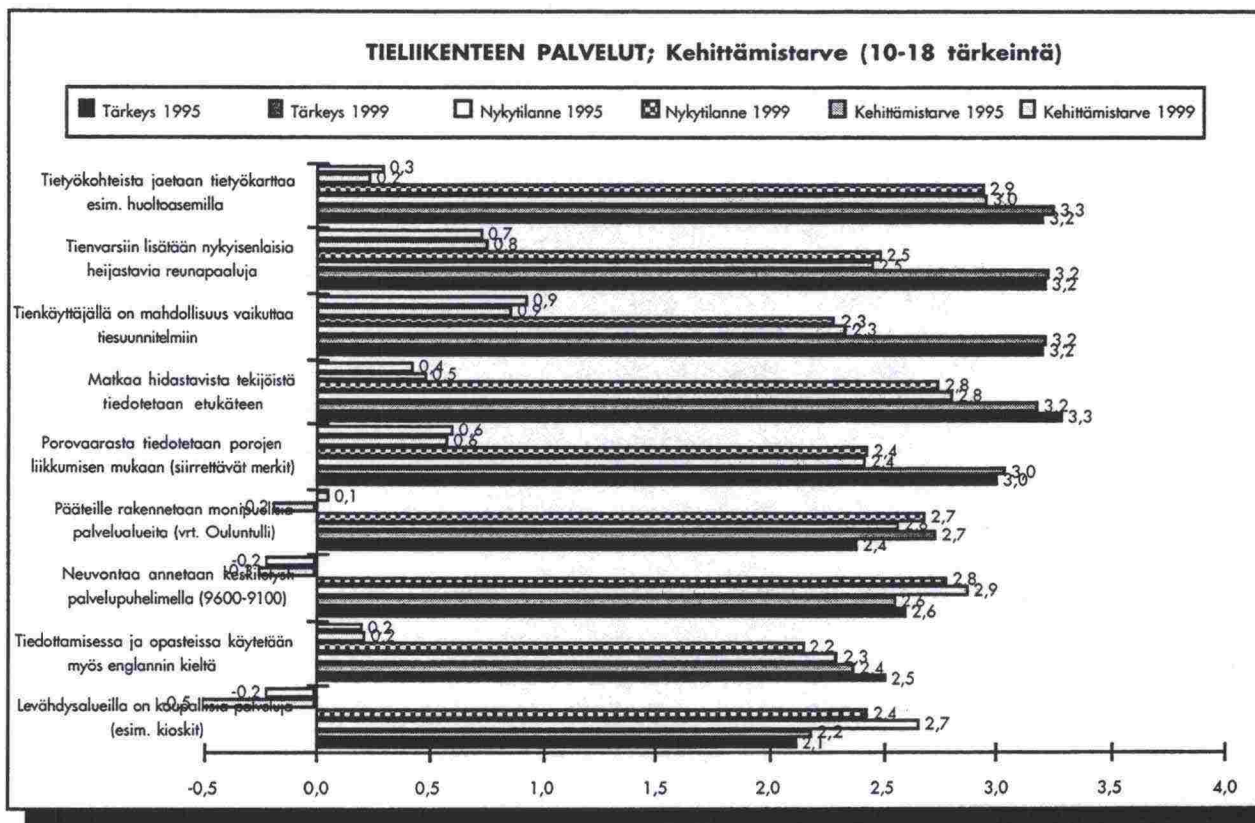
Suurin kehittämistarve tieliikenteen muiden palvelujen osalta oli pohjavesien suojaamisessa tienkäytön tuomilta haitoilta (kehittämistarve = 0,9). Nykytilanne arvioitiin melko hyväksi, mutta asiaa pidettiin erittäin tärkeänä, josta suuri kehittämistarvekin johtuu. Verrattuna vuoden 1995 tutkimukseen, asian tärkeys oli pysynyt kutakuinkin ennallaan. Nykytilanne oli tienkäyttäjien käsityksen mukaan melko hyvä ja siinä oli itse asiassa tapahtunut hienoista parannusta aikaisempaan verrattuna.

- Erityinen kiitos siitä, että pohjavesiä on alettu suojella
- Suolausta voisi vähentää
- On tosi tärkeää, että pohjavedet suojataan

Tieliikenteen palvelujen osalta toiseksi suurin kehittämistarve liittyy levähdysalueiden siisteyteen (kehittämistarve=0,9), jota pidetään erittäin tärkeänä, mutta nykytilanteen osalta tilanne arvioidaan vain kohtalaiseksi. Levähdysalueiden siisteys on tienkäyttäjien mielestä hieman huonontunut vuodesta 1995, muutos on tosin melko pieni.

- Roska-astiat ovat usein tupaten täynnä. Ihmiset käyttävät levähdyspaikkojen roskiksia "kaatopaikkoina". Pienireikäiset roska-astiat hyviä.
- Roskapöntöt tyhjennettävä tarpeeksi usein
- Levähdyspaikat ovat hirveässä kunnossa, vessat voisivat olla puuta ja niissä ilmastointi, roskikset tyhjennettävä tarpeeksi usein





- Levähdysalueet eivät ole siistejä (kustannuskysymys?), olisiko vilkkaammissa paikoissa vartiointi mahdollista?

Levähdysalueisiin liittyen tärkeänä pidettiin myös pöytien ja roska-astioiden (kehittämistarve=0,5) sekä myös käymälöiden (kehittämistarve=0,7) sijoittamista levähdysalueille. Näitä molempia pidettiin edelleen varsin tärkeinä levähdysalueiden varustelussa. Nykytilannetta pidettiin varsin hyvänä pöytien ja roska-astioiden osalta, mutta käymälätarjontaa pidettiin vain kohtalaisena. Erot vuoden 1995 tilanteeseen olivat varsin pienet.

- Vesikäymälöitä lisää
- Käymälöitä ei ole ensinkään
- Pöydät ja tuolit voisi rakentaa betoniporsaan päälle, niin häiriköt eivät kaatele niitä ojiin tms.
- Asuinalueeltani puuttuu pöydät ja roska-astiat teiden varsilta
- Kiitos siitä, että levähdysalueilla on pöydät, tuolit, roskikset ja WC:t

Tienkäyttäjien vaikutusmahdollisuuksia pidetään edelleen varsin heikkoina (kehittämistarve=0,9). Asiaa pidetään melko tärkeänä tienkäyttäjien keskuudessa, mutta selkeä enemmistö kokee vaikuttamismahdollisuudet huonohkoiksi, aivan kuten vuoden 1995 tutkimuksessakin.

- Mielestäni tien käyttäjä ei voi mitenkään vaikuttaa tiesuunnitelmiin
- Kemi-Tornio -moottoritie ei ole tarpeellinen. Tienkäyttäjillä ei ole ollut riittävästi mahdollisuutta vaikuttaa tiesuunnitelmaan.
- Tienkäyttäjän mahdollisuus vaikuttaa suunnitelmiin on kyllä minimaalinen, lähes nolla
- Tienkäyttäjällä olisi tietenkin hyvä olla mahdollisuus vaikuttaa tiesuunnitteluun, mutta eikö se ole kuitenkin alan ihmisten asia

Tien suunnittelussa ja rakentamisessa maiseman huomioon ottamisessa (kehittämistarve = 0,6) kehittämistarve oli hieman kasvanut. Asia oli edelleen kutakuinkin yhtä tärkeä kuin aikaisemminkin, mutta vuoden 1995 nykytilanne arvioitiin hieman nykyistä paremmaksi. Etenkin yksityiset tienkäyttäjät olivat tyytyväisempiä vuonna 1995 kuin nyt.

- *Ei rakenneta liian suuria väyliä taajamiin ja pilata koko maisemaa*
- *Pitkä miinus Tiepiirille tiedottamisesta, koskien Kemi-Tornio -moottoritien mahdollisen näköesteiden rakentamista asukkaiden aktiivisuudesta huolimatta*

Ajoratamaalauksien näkyvyyden osalta kehittämistarve (kehittämistarve=0,5) on suurentunut vuodesta 1995, johtuen sekä asian saamasta suuremmasta tärkeysarviosta että myöskin nykytilanteen hienoisesta heikentymisestä. Ajoratamaalauksien parempaa näkyvyyttä pitivät nyt tärkeämpänä sekä yksityiset että ammattimaiset tienkäyttäjät.

- *Sateella ja hämärällä näkyvyyden tulee olla hyvä*
- *Ovat ikäautoilijalle tärkeät, huom. suuret ikäluokat tulevat*
- *Kokeilu ajoratamaalauksiin tullessa suuriin risteyskohtiin: ajorataan voisi maalata ns. tärinäviivoitus hillitsemään vauhtia*
- *Tärkeää erityisesti syksyllä*
- *Keskiviivan maalaus on välttämätöntä, jotta iäkkäät autoilijat pysyisivät omalla kaistalla*

Heijastavien reunapaalujen osalta kehittämistarve (kehittämistarve=0,7) on hieman pienentynyt vuodesta 1995, johtuen nykytilanteen hienoisesta parantumisesta. Heijastavia reunapaaluja pidetään yleisesti tärkeinä ja nykytilannetta pidetään kohtalaiseksi - ei erityisen hyvänä, mutta ei huononakaan.

- *Heijastavia reunapaaluja on saatava muuallekin kuin päätien varteen, ne ovat todella käytännöllisiä*
- *Heijastavia reunapaaluja myös sivuteille, varsinkin asutuille ja mutkaisille paikoille, voisivat olla myös auralle avuksi (jos ei kaada niitä)*
- *Reunapaalut pimeässä erityisesti hyviä, näkee jo kaukaa esim. eläimen tielle tulon*
- *Reunapaalut helpottaa huomattavasti ajamista pimeällä*
- *Reunapaalut erittäin hyviä varsinkin kaaripaikoissa ja oudolla tiellä*

Porovaarasta tiedottaminen porojen liikkumisen mukaan siirrettävien merkkien avulla koettiin edelleen melko tärkeäksi nykytilannetta pidettiin kohtalaiseksi (kehittämistarve=0,6).

- *Poroista tiedottamista lisättävä ja samalla vältettävä turhaa tiedottamista*
- *Porotarhojen yms. kohdalla pitäisi olla kiinteitä poromerkkejä*
- *Tien reunustat huomattavasti leveämmältä alueelta puista ja pensaista vapaaksi poro- ja hirvivaara-alueella*
- *Ihmiset voivat ajaa rauhallisemmin lapissa, koska täällä on aina porovaara*

Monipuolisten palvelualueiden rakentamiseen pääteille suhtauduttiin myönteisemmin kuin vuonna 1995. Nyt asiaa pidettiin jo melko tärkeänä ja nykytilannetta pidettiin kohtalaiseksi hyvänä (kehittämistarve=0,6). Etenkin yksityiset tienkäyttäjät olivat muuttaneet mieltään palvelualueiden suhteen, kun vuonna 1995 yksityisistä tienkäyttäjistä palvelualueita piti tarpeellisina vain 36 %, niin nyt yksityisistä tienkäyttäjistä palvelualueiden saamista pääteiden varteen piti tärkeänä 61 %.

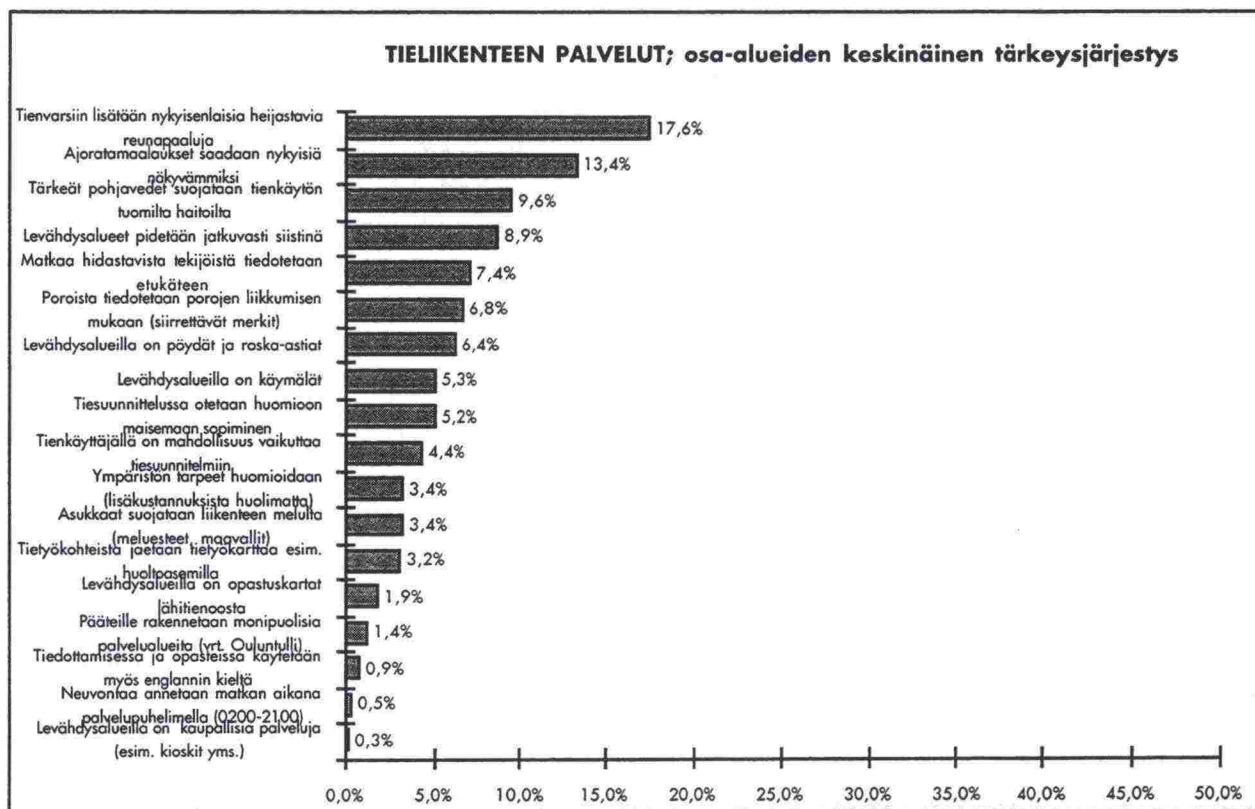
Meluasteiden osalta suurehko muutos vuoden 1995 tulokseen johtuu siitä, että tähän tutkimukseen kysymystä muutettiin siten, että vuoden 1995 kysymys oli "Meluasteita rakennetaan lisää" ja vuoden 1999 tutkimuksessa "Asukkaat suojataan liikenteen melulta (meluasteet, maavallit)". Tämän vuoksi tuloksia ei voi suoraan verrata keskenään.

5.2 Tieliikenteen palvelujen tärkeysjärjestys

Laitettaessa vastaajan kannalta tieliikenteen palveluja tärkeysjärjestykseen nousivat liikenneturvallisuuteen ja etukätestiedottamiseen liittyvät asiat kaikkein tärkeimmiksi. Selkeästi tärkeimpänä pidettiin heijastavien reunapaalujen ja aurasviittojen lisäämistä teiden varten. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 18 % annetuista "äänistä". Kaikkein tärkeimpänä heijastavien reunapaalujen lisäämistä tienvarsiin piti 29 % tienkäyttäjistä, toiseksi tärkeimpänä 5 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä 6 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena heijastavien reunapaalujen lisäämisen tienvarsiin valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 40 % tienkäyttäjistä.

Toiseksi tärkeimpänä pidettiin ajoratamaalauksien saamista nykyistä paremmin näkyviksi. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 13 % annetuista "äänistä". Kaikkein tärkeimpänä ajoratamaalauksien saamista nykyistä paremmin näkyviksi piti 16 % tienkäyttäjistä, toiseksi tärkeimpänä 14 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä 4 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena ajoratamaalauksien saamisen nykyistä paremmin näkyviksi valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 34 % tienkäyttäjistä.

Kolmanneksi tärkeimpänä pidettiin tärkeiden pohjavesialueiden suojaamista tienkäytön tuomilta haitoilta. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 10 % annetuista "äänistä". Kaikkein tärkeimpänä pohjavesialueiden suojaamista tienkäytön tuomilta haitoilta piti 8 % tienkäyttäjistä, toiseksi tärkeimpänä 9 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä 15 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena pohjavesialueiden suojaamisen tienkäytön tuomilta haitoilta valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 32 % tienkäyttäjistä. Seuraavaksi tärkeimpinä pidettiin levähdysalueiden pitämistä siistinä sekä tiedottamista matkaa hidastavista tekijöistä etukäteen. Levähdysalueiden pitäminen siistinä sai 9 % annetuista "äänistä". Kaikkein tärkeimpänä sitä piti 7 % tienkäyttäjistä, toiseksi



tärkeimpänä 11 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä 12 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena levähdysalueiden pitämisen siistinä valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 30 % tienkäyttäjistä.

Matkaa hidastavista tekijöistä tiedottaminen sai 7 % annetuista "äänistä". Kaikkein tärkeimpänä sitä piti 7 % tienkäyttäjistä, toiseksi tärkeimpänä 8 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä 7 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena matkaa hidastavista tekijöistä tiedottamisen valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 22 % tienkäyttäjistä.

Varsin tärkeiksi arvioitiin myös porovaarasta tiedottamisen porojen liikkumisen mukaan, levähdysalueiden varustamisen pöydin ja roska-astioin sekä käymälöiden sijoittamisen levähdysalueille.

Tieliikenteen palvelujen tärkeysjärjestyksen osalta ei ole tehty vertailua vuoden 1995 tutkimukseen, koska seurantatutkimukseen on karsittu tutkittavien ominaisuuksien määrää tieliikenteen palvelujen kohdalta.

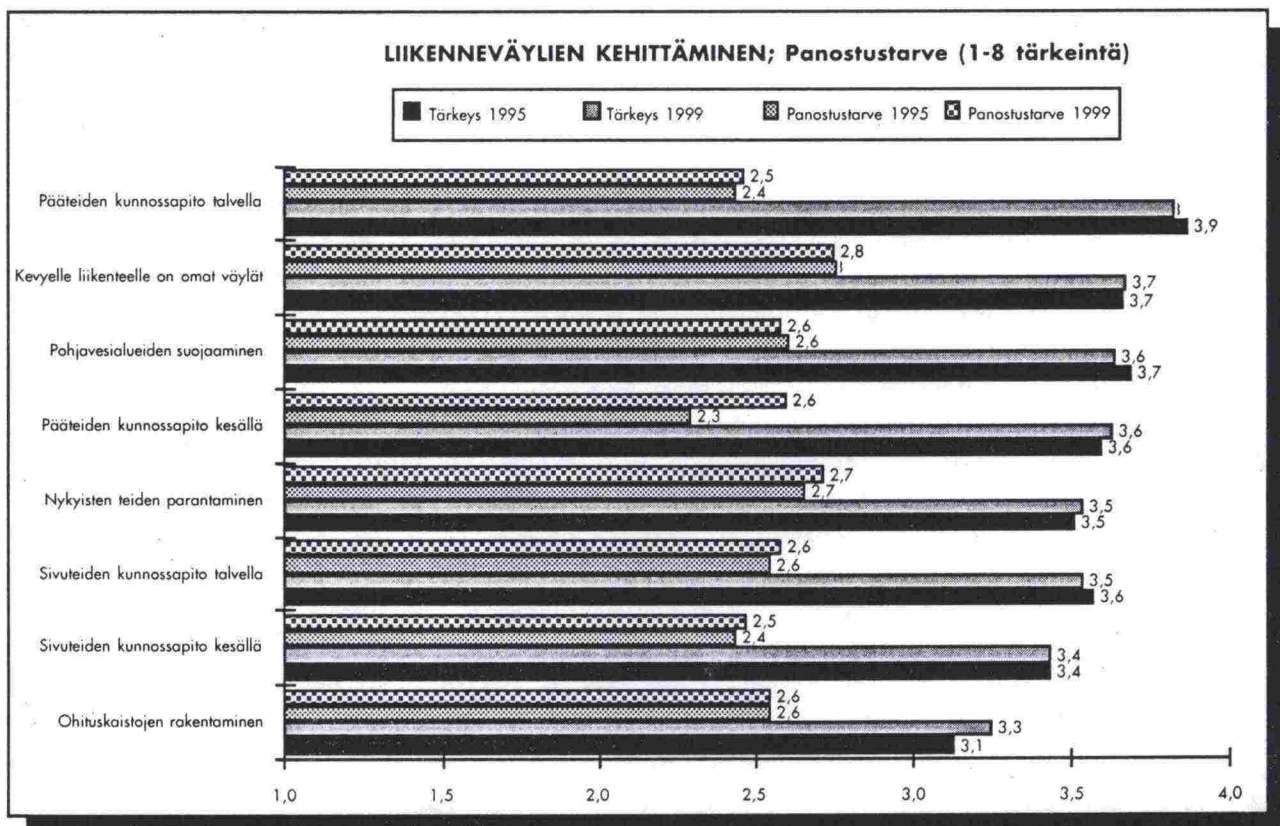
6 TIEMÄÄRÄRAHOJEN PANOSTUS- JA SÄÄSTÖ-KOhteet

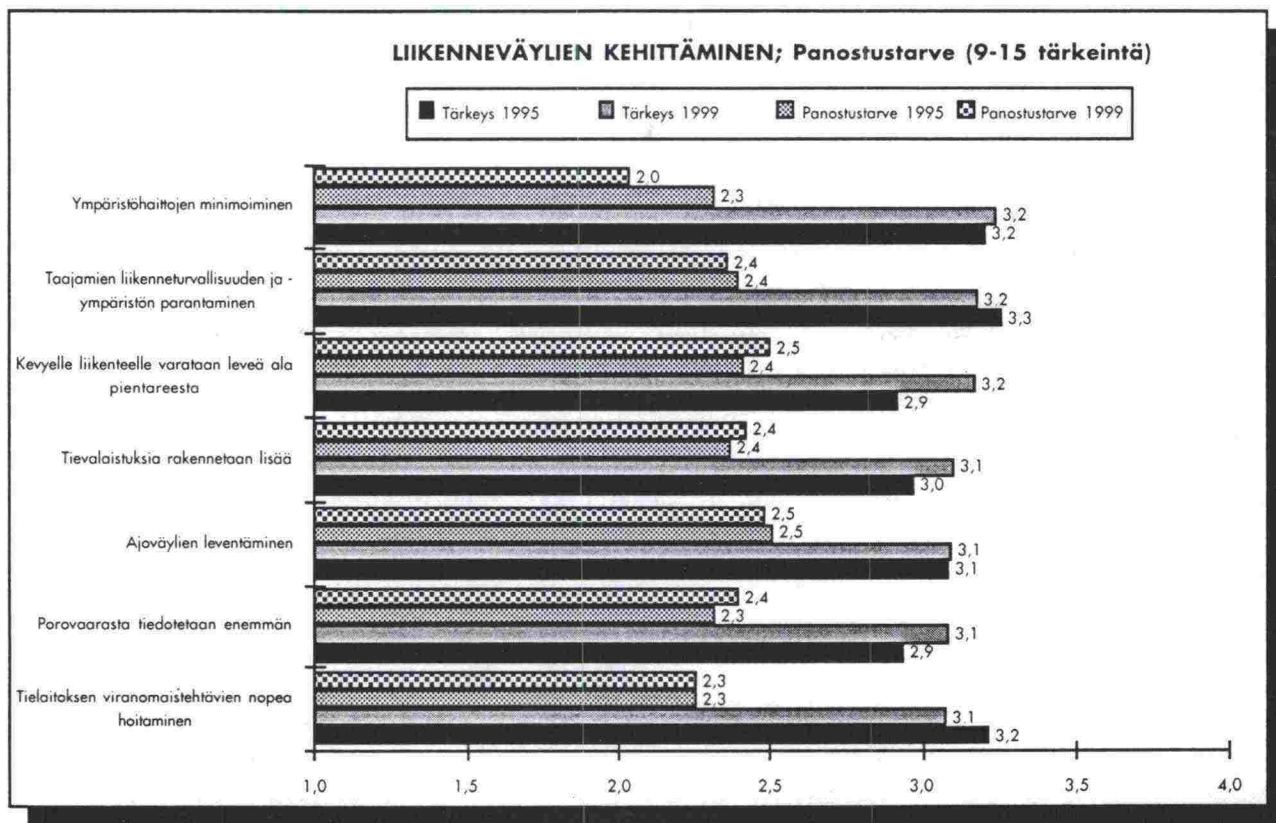
Liikenneolosuhteiden kehittäminen -osiossa tarkastellaan keskitetysti tiepiirin "suurempia" kokonaisuuksia niiden tärkeyden sekä niiden vaatiman panostustarpeen suhteen. Tähän osioon on otettu mukaan sekä uusia, lähinnä rakentamiseen liittyviä tiepiirin tehtäviä, että aikaisemmissa osioissakin olleita lähinnä palveluihin ja kunnossapitoon liittyviä tehtäviä. Kuvioita tulkittaessa on huomattava, että tärkeyttä on arvioitu neliporaisella asteikolla (1 = ei lainkaan tärkeää, 2 = vähemmän tärkeää, 3 = melko tärkeää, 4 = erittäin tärkeää) ja panostustarvetta kolmiportaisella asteikolla (1 = vähennetään, 2 = nykyinen taso hyvä, 3 = lisätään). Panostustarve osoittaa yksittäisen ominaisuuden sisäistä muutostarvetta verrattuna nykytilanteeseen. Sensijaan luvuissa 6.2 Tiemäärärahojen panostuskohteet ja 6.3 Tiemäärärahojen säästökohteet tarkastellaan eri ominaisuuksien keskinäisiä suhteita.

6.1 Kehittämiskohteiden tärkeys ja panostustarve

Kysyttäessä kunkin yksittäisen osion tärkeyttä ja panostustarpeen suuntaa tienkäyttäjien näkökulmasta, niin yleisesti tärkeimpänä pidettiin edelleen pääteiden kunnossapitoa talvella, joka sai keskiarvoksi 3,8 eli erittäin tärkeää. Panostustarve (panostustarve = 2,5) oli hieman noussut vuodesta 1995, joka selittyy pääasiassa ammattimaisten tienkäyttäjien vaatimusten muutoksesta. Kun vuonna 1995 ammattimaisista tienkäyttäjistä olisi halunnut lisäpanostuksia pääteiden talvikunnossapitoon 51 %, niin nyt heistä panostuksia lisäisi 57 %. Yksityisten tienkäyttäjien osalta tilanne panostustarpeen osalta on pysynyt muuttumattomana.

Toiseksi tärkeimpänä pidettiin kevyen liikenteen omia väyliä. Sekä ammattimaisista





että yksityisistä tienkäyttäjistä keuyen liikenteen erillisiä väyliä piti tärkeänä 96 %. Myös panostustarpeen osalta molemmat ryhmät olivat samaa mieltä, eli panostuksia lisäisi molemmista ryhmistä noin 75 %. Erillisiin keuyen liikenteen väyliin suhtautuminen ei ollut muuttunut lainkaan vuodesta 1995.

Pohjavesialueiden suojaaminen koetaan edelleen varsin tärkeäksi, aivan kuten aikaisemminkin. Erot vuoden 1995 tutkimukseen ovat hyvin pieniä, asiaa pidetään edelleen erittäin tärkeänä ja lisäpanostuksia haluaisi 65 % yksityisistä tienkäyttäjistä eli selvä enemmistö ja ammattimaisista tienkäyttäjistä lisäpanostuksia haluaisi 48 % eli nykyistä panostustasoa piti riittävänä pieni enemmistö.

Pääteiden kesäkunnossapidon osalta muutos vuoden 1995 tutkimukseen on varsin suuri koskien panostustarvetta. Asian tärkeyden osalta ei muutosta ole tapahtunut vaan pääteiden kesäkunnossapitoa pidetään edelleen erittäin tärkeänä, mutta panostustarve on lisääntynyt selvästi. Vielä vuoden 1995 tutkimuksessa selkeä enemmistö piti silloista panostustasoa riittävänä. Ammattimaisista tienkäyttäjistä silloista panostustasoa piti hyvänä 61 % ja panostuksia olisi lisännyt 38 %. Nyt ammattimaisista tienkäyttäjistä panostustasoa piti hyvänä enää 32 % ja peräti 68 % haluaisi pääteiden kesäkunnossapitoon panostettavan lisää. Suuntaus on vastaava myös yksityisten tienkäyttäjien kohdalla eli kun vielä 1995 yksityisistä tienkäyttäjistä silloiseen panostustasoon oli tyytyväisiä 74 %, niin nyt panostustasoon tyytyväisiä oli enää 41 % yksityisistä tienkäyttäjistä. Kun vuonna 1995 yksityisistä tienkäyttäjistä 26 % olisi halunnut lisäystä silloiseen panostustasoon, niin nyt yksityisistä tienkäyttäjistä panostuksia lisäisi 57 %.

Nykyisten teiden parantamisen osalta suuntaus on sama, joskaan ei yhtä voimakas kuin pääteiden kesäkunnossapidon kohdalla. Nykyisten teiden parantamista pidetään

tärkeänä ja lisäpanostuksia haluaa ammattimaisista 81 % ja yksityisistä tienkäyttäjistä 68 %. Lisäpanostuksia haluavien osuus on molemmissa tienkäyttäjryhmissä noussut noin 7 %.

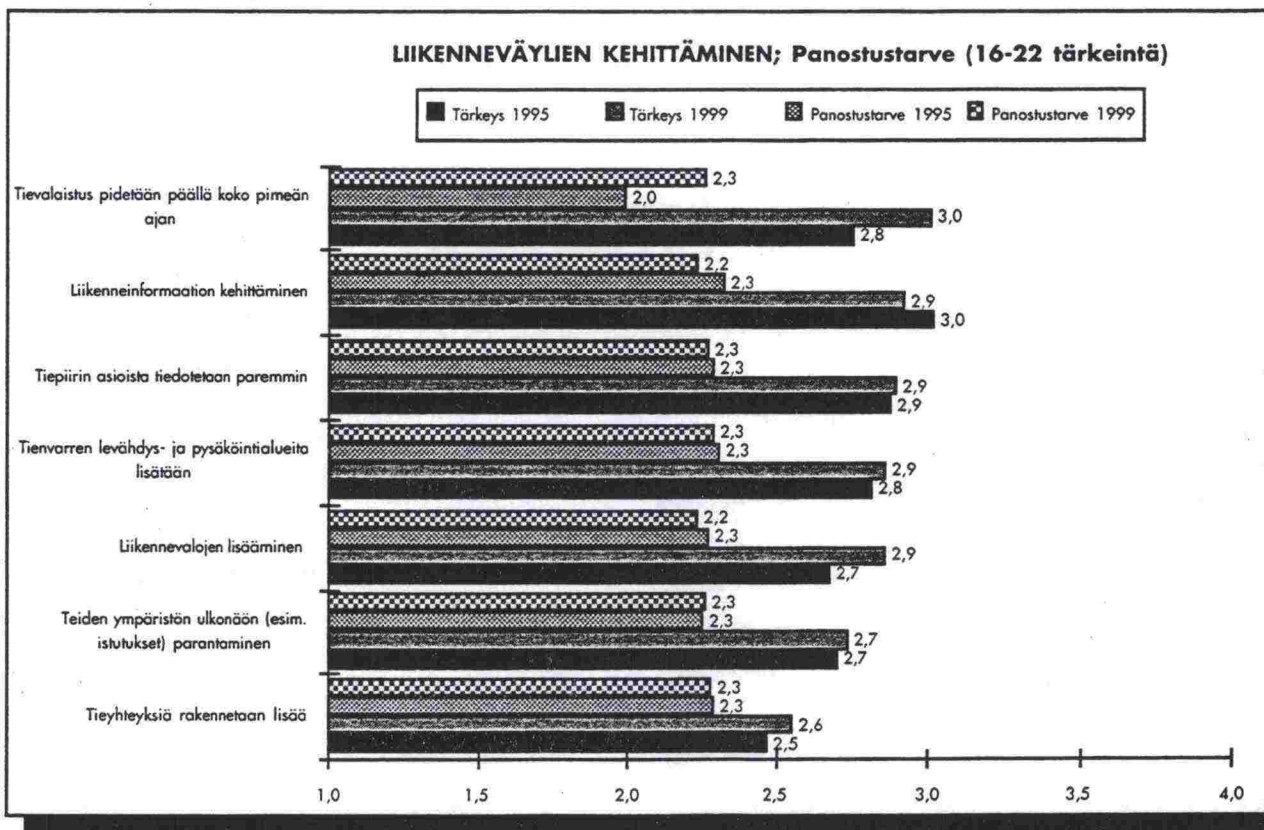
Panostuksia haluttiin lisättäväksi myös sivuteiden talvikunnossapitoon. Panostuksien lisäämistä haluaa ammattimaisista tienkäyttäjistä 68 % ja yksityistä tienkäyttäjistä 55 %. Lisäpanostuksia haluavien osuus on noussut lähinnä ammattimaisten tienkäyttäjien keskuudessa eli vuonna 1995 lisäpanostuksia heistä halusi 59 %.

Sivuteiden kesäkunnossapidon osalta suuntaus noudattelee talvikunnossapidon muutoksia. Tärkeyden osalta mielipiteet ovat ennallaan, eli sivuteiden kesäkunnossapitoa pidetään varsin tärkeänä, mutta lisäpanostuksia haluavien osuus on hieman noussut.

Ohituskaistojen rakentamista pidetään edelleen tärkeänä, itse asiassa ohituskaistojen rakentamisen tärkeys on hieman noussut yksityisten tienkäyttäjien keskuudessa. Panostusten osalta muutokset vuoden 1995 ovat varsin pieniä eli edelleen selvä enemmistö ammattimaisista tienkäyttäjistä ja hieman reilu puolet yksityisistä tienkäyttäjistä lisäisi panostuksia ohituskaistojen rakentamiseen.

Ympäristöhaittojen minimointia esim. suolausta vähentämällä pidetään edelleen tärkeänä, mutta suolauksen vähentämisessä ollaan jo saavutettu se piste, johon aletaan olla tyytyväisiä eli suolausta käytetään vain kun se on kelien vuoksi erityisen tarpeellista.

Vaikka kevyen liikenteen väylien osalta selkeänä suuntauksena oli erillisten kevyen liikenteen väylien rakentaminen, niin myös leveän piennaralueen varaaminen kevyelle liikenteelle oli kasvattanut suosiotaan edellisestä vuoden 1995 tutkimuksesta.



Asiaa pidettiin sekä hieman tärkeämpänä kuin aikaisemmin ja lähes 60 % kaikista vastaajista halusi siihen myös panostettavan lisää.

Porovaarasta tiedottamisen tärkeys oli myöskin kasvanut vuodesta 1995. Sekä ammattimaiset että yksityiset tienkäyttäjät pitivät porovaarasta tiedottamista entistään tärkeämpänä ja vaikka nykyiseen panostustasoon tyytyväisten osuus onkin edelleen enemmistönä, niin lisäpanostuksia haluaa jo reilu 40 % tienkäyttäjistä.

Vähemmän tärkeiksi koetut asiat olivat pysyneet kutakuinkin samoina kuin vuoden 1995 tutkimuksessakin. Eli tieyhteyksien lisärakentaminen, tieympäristön ulkonäön parantaminen ja liikennevalojen lisääminen koettiin kaikki vähemmän tärkeiksi eikä niihin enemmistön mukaan tulisi kohdentaa lisää panostuksia vaan nykyinen panostustaso katsotaan riittäväksi.

Kokonaisuutena lisäpanostustarpeet liittyvät pääosin nykyisen tieverkoston kunnossapitoon. Kunnossapidon osalta lisäpanostuksien painopiste on siirtynyt hieman aikaisemmasta talvikunnossapitopainotteisuudesta pääteiden kesäkunnossapitoon eli lähinnä päällysteen kunnosta huolehtimiseen. Pääteiden kesäkunnossapidon osalta on huomattava lähinnä muutoksen suuruus lisäpanostustarpeen osalta. Kun vuonna 1995 selkeä enemmistö tienkäyttäjistä (ammattimaista 61 % ja yksityisistä 74 %) piti silloista panostustasoa hyvänä, niin nyt selkeä enemmistö (ammattimaista 68 % ja yksityisistä 57 %) haluaisi lisätä panostuksia pääteiden kesäkunnossapitoon.

Talvikunnossapidon osalta lisäpanostustarpeet ovat lähinnä sivutieverkostolla, joskin myös päätieverkostolla panostustarve on hieman noussut vuodesta 1995, lähinnä ammattimaisten tienkäyttäjien keskuudessa. Uudisrakentamisen osalta tienkäyttäjät kohdistaisivat lisävarat lähinnä ohituskaistojen ja kevyen liikenteen väylien lisärakentamiseen.

6.2 Tiemäärärahojen panostuskohteet

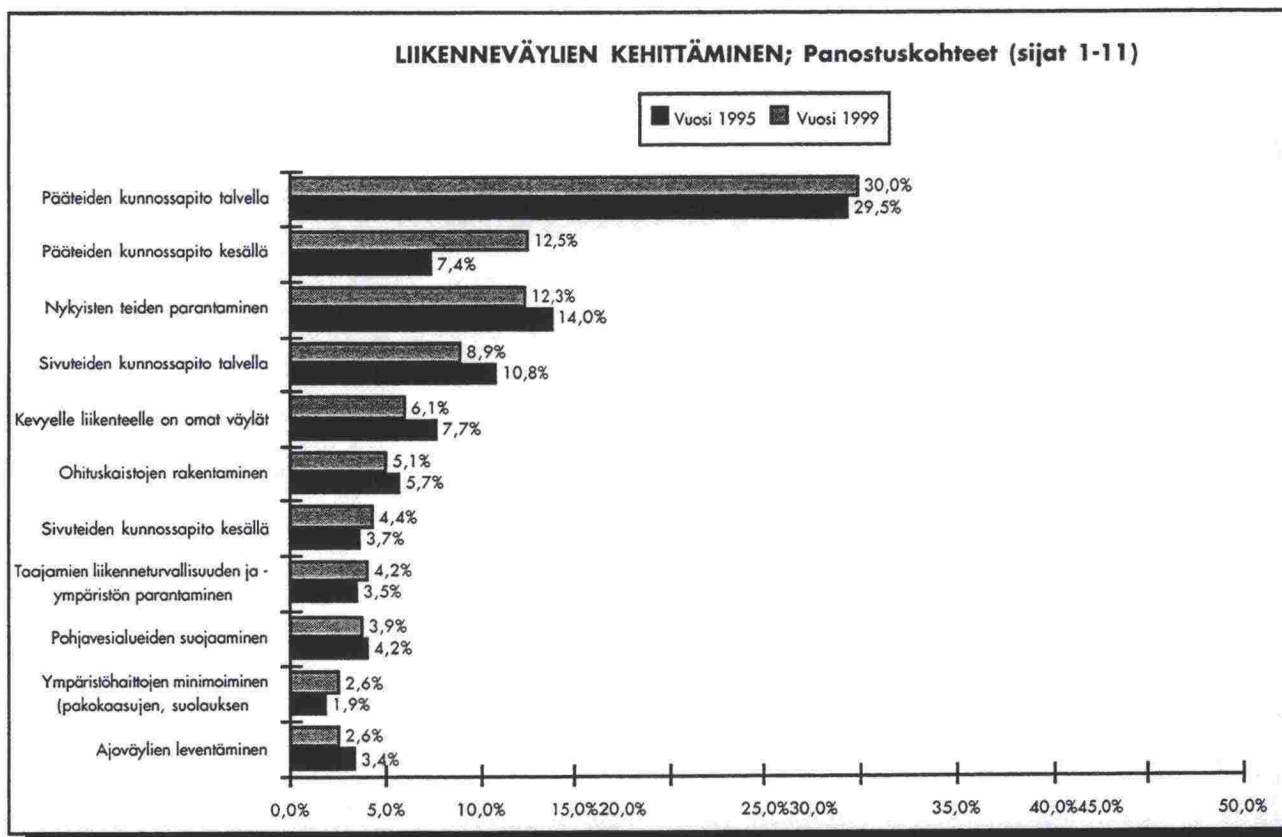
Haastateltavia pyydettiin nimeämään itselleen ne kolme tärkeintä aluetta, joihin hän kohdistaisi käytettävissä olevat liikenteen määrärahat.

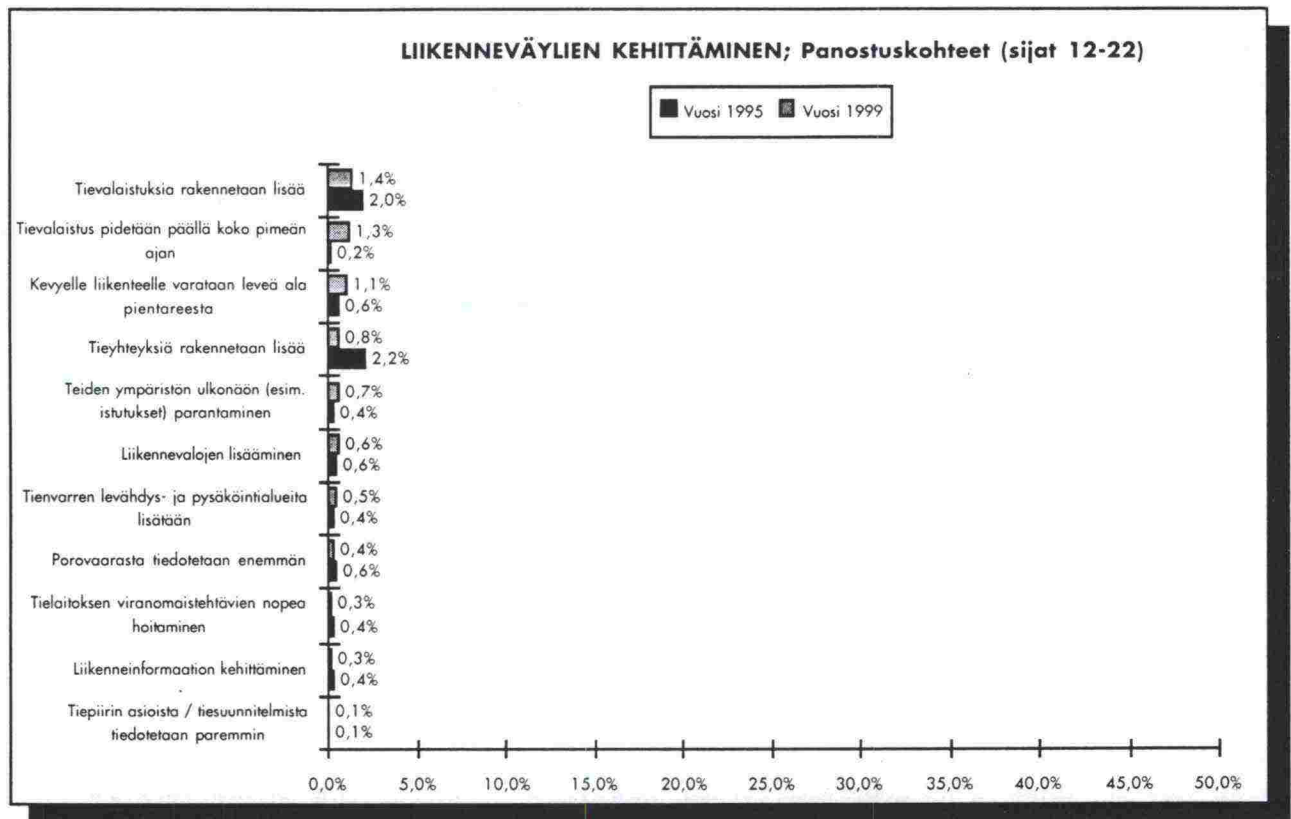
Selkeästi tärkeimpänä tiemäärärahojen kohteena pidettiin pääteiden hoitoa ja kunnossapitoa talvella. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 30 % annetuista "äänistä". Kaikkein tärkeimpänä pääteiden hoitoa ja kunnossapitoa talvella piti 51 % tienkäyttäjistä, toiseksi tärkeimpänä 10 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä 6 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena pääteiden hoidon ja kunnossapidon talvella valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 67 % tienkäyttäjistä. Pääteiden talvikunnossapito oli selvästi tärkein myös vuoden 1995 tutkimuksessa.

Toiseksi tärkeimpänä tiemäärärahojen kohteena pidettiin pääteiden hoitoa ja kunnossapitoa kesällä. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 13 % annetuista "äänistä". Kaikkein tärkeimpänä pääteiden hoitoa ja kunnossapitoa kesällä piti 8 % tienkäyttäjistä, toiseksi tärkeimpänä 23 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä 5 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena pääteiden hoidon ja kunnossapidon kesällä valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 36 % tienkäyttäjistä. Pääteiden kesäkunnossapidon suhteellinen tärkeys oli noussut vuoden 1995 tutkimuksesta, jolloin se oli viidenneksi tärkein panostuskohde.

Kolmanneksi tärkeimpänä pidettiin nykyisten teiden parantamista. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 12 % annetuista "äänistä". Nykyisten teiden parantamisen tärkeys tukee yhdessä kesäkunnossapidon tärkeyden kanssa selkeää trendiä, joka on nähtävissä päätieverkon päällysteiden kunnan osalta kasvavana panostustarpeena.

Seuraavaksi tärkeimpänä liikenneolosuhteiden kehittämisessä nähtiin sivuteiden kunnossapito talvella. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 9 % annetuista "äänistä".





Kaikkein tärkeimpänä sivuteiden hoitoa ja kunnossapitoa talvella piti 4 % tienkäyttäjistä, toiseksi tärkeimpänä 15 % tienkäyttäjistä ja kolmanneksi tärkeimpänä 11 % tienkäyttäjistä. Kokonaisuutena sivuteiden hoidon ja kunnossapidon talvella valitsi kolmen tärkeimmän asian joukkoon siis 30 % tienkäyttäjistä. Sivuteiden talvikunnossapito oli kolmanneksi tärkein vuoden 1995 tutkimuksessa eli se oli säilyttänyt suhteellisen tärkeytensä tienkäyttäjien keskuudessa.

Seuraavaksi tärkeimpinä tiemäärärahojen kohdistamiskohteina olivat kevyen liikenteen väylien rakentaminen, ohituskajstojen rakentaminen ja sivuteiden kunnossapito kesällä.

Vähiten tärkeinä pidettiin määrärahojen kohdistamista tiepiirin tiedottamisen parantamiseen, liikenneinformaation kehittämiseen ja tielaitoksen viranomaistehtävien tehostamiseen.

6.3 Tiemäärärahojen säästökohteet

Kohdassa "Tiemäärärahojen säästökohteet" haastateltavia pyydettiin nimeämään itselleen kolme vähiten tärkeää aluetta, joihin liikenteen määrärahoja ei heidän mielestään tulisi sijoittaa. Pääasiassa säästökohteet ovat loogisesti käänteisessä järjestyksessä verrattuna osioon 6.2 Tiemäärärahojen panostuskohteet.

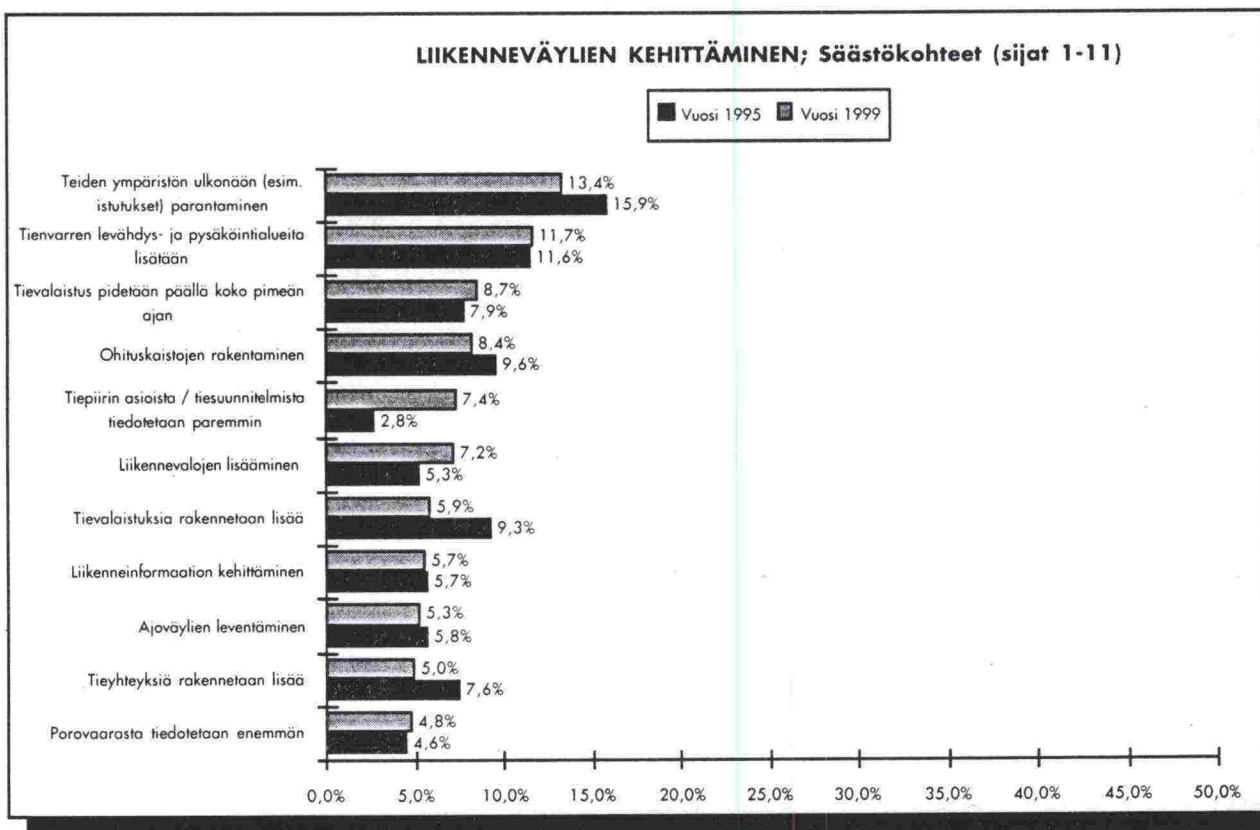
Suosituimpana säästökohteena pidetään tieympäristön ulkonäön parantamista. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 13 % annetuista "äänistä". Tieympäristön ulkonäön parantaminen oli tinkimislistan kärjessä myös vuoden 1995 tutkimuksessa, tosin hieman suuremmalla marginaalilla seuraavaksi eniten kannatettaviin tinkimiskohteisiin.

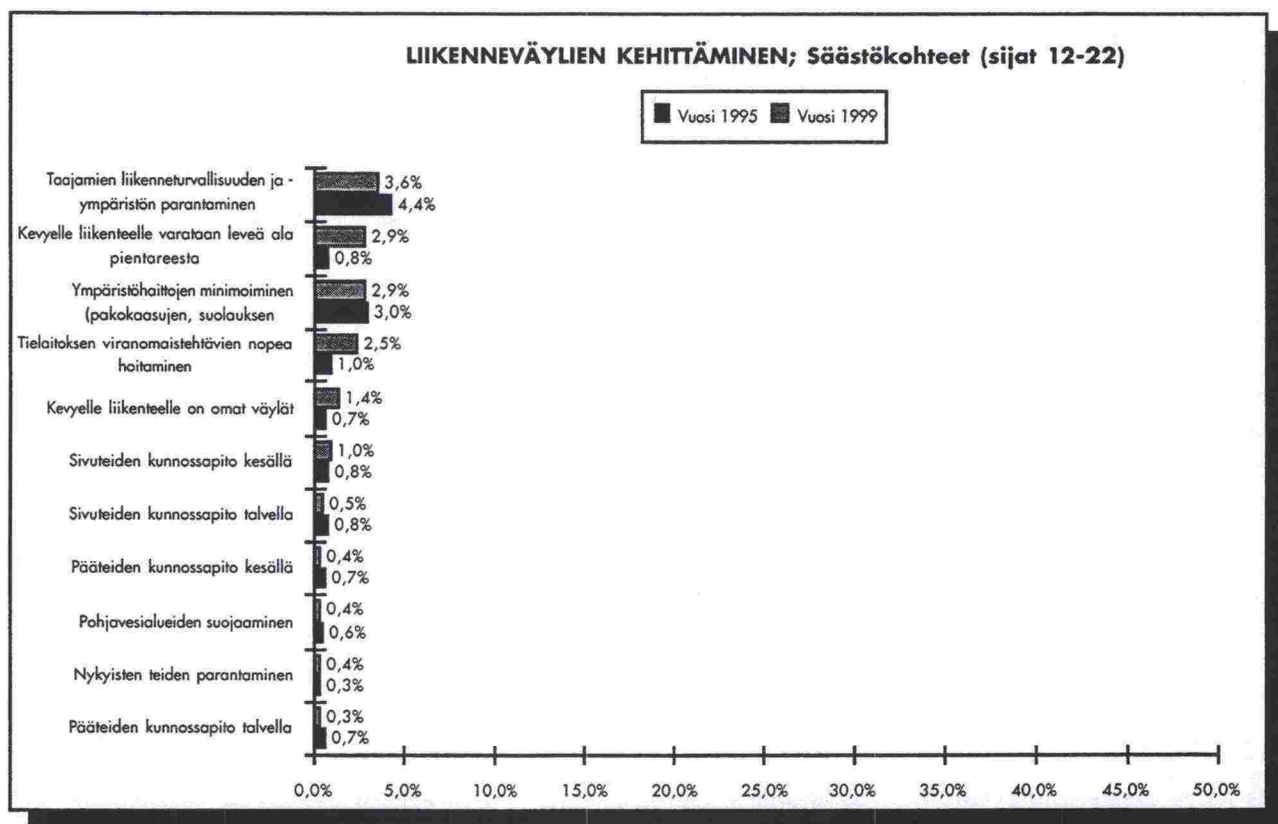
Toiseksi suosituimmaksi säästökohteeksi tuli tienvarren levähdys- ja pysäköintialueiden lisärakentaminen. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 12 % annetuista "äänistä". Tienvarren levähdys- ja pysäköintialueiden lisärakentaminen oli toisena tinkimiskohteista myös vuoden 1995 tutkimuksessa.

Kolmanneksi parhaana säästökohteena pidettiin tievalaistusta, josta voitaisiin tinkiä yön hiljaisimpina aikoina. Pisteytyksen jälkeen tämä kohta sai 9 % annetuista "äänistä".

Ohituskaistojen rakentamiseen suhtaudutaan selvästi ristiriitaisesti eli osa tienkäyttäjistä pitää niitä tärkeinä lisäpanostuskohteina ja toisaalta osa tienkäyttäjistä pitää ohituskaistojen lisärakentamista tarpeettomana ja näinollen hyvänä säästökohteena.

Kohteet, joista ei saisi tinkiä, liittyivät keskeisesti tieverkoston kunnossapitoon. Erityisesti päätieverkon kunnossapidosta ei saisi tinkiä, mutta suuntaus on samanlainen myös sivutieverkoston osalta.





Säästötoimenpiteitä ei saisi myöskään kohdistaa pohjavesialueiden suojaamiseen eikä kevyen liikenteen väylien rakentamiseen.

7 JOHTOPÄÄTÖKSET

Tutkimusaineiston tarkastelussa on kaksi näkökulmaa:

- yksityisten tienkäyttäjien näkökulma
- ammattimaisten tienkäyttäjien näkökulma

Tutkimuksessa on keskitytty pääasiassa kartoittamaan tienkäyttäjien, sekä ammattimaisten että yksityisten, odotuksia ja kokemuksia tienpidosta Lapin läänissä. Lisäksi keskeisellä sijalla tutkimuksessa on tulostaa vertailutietoa vuoden 1995 tutkimukseen eli kuinka tienkäyttäjien odotukset Lapin tiepiirin toimintaan ovat muuttuneet ja kuinka toisaalta Lapin tiepiiri on kyennyt toiminnallaan vastaamaan näihin muuttuneisiin odotuksiin.

7.1 Taustatiedot

Taustatietojen osalta aineistoa vääristää lähinnä ammattiautoilijoiden suuri määrä. Tämä näkyy sekä sukupuoli- että ammattijakaumassa. Myös ikäjakaumassa ammattiautoilijoiden suurehko määrä näkyy työikäisten suurena osuutena otoksessa. Kuitenkin tarkasteltaessa erikseen ammattimaisten tienkäyttäjien ja yksityisten tienkäyttäjien odotuksia ja kokemuksia, saadaan yksityisten tienkäyttäjien osalta tulostettua myös laajemmin läänin kansalaisten mielipiteet. Ammattimaisia tienkäyttäjiä tuleekin käsitellä omana erityisryhmänä, joka edustaa lähinnä raskaan kaluston kuljettajien mielipiteitä tienpidosta.

7.2 Teiden hoito ja ylläpito talvella

Pääteiden talvikunnossapito on erityisen tärkeää tienkäyttäjille. Talvikunnossapidossa tärkeintä on pääteiden auraaminen ja polanteen höylääminen. Pääteiden auraus koetaan nykyisellään hyvin hoidettuna, mutta polanteen höylääminen pääteillä arvioidaan kohtalaiseksi. Liukkaudenestossa toivotaan panostettavan hiekoitukseen, myös päätieverkolla. Liittymien aukaisu ja erityisesti polanteiden höylääminen sivuti-everkostolla koetaan puuttelliseksi. Talvinopeusrajoituksiin suhtaudutaan aikaisempaa suopeammin.

Päätieverkoston talvikunnossapidon tasoa pidetään edelleen kokonaisuutena melko hyvänä, joskin yleisenä trendinä on hienoinen lasku tyytyväisyydessä nykytilanteen osalta. Poikkeuksena kuitenkin hiekoituksen käyttö liukkaudentorjunnassa, joka tienkäyttäjien mielestä on hieman parantunut vuodesta 1995.

Sensijaan sivuteiden osalta pudotus vuodesta 1995 on suurempi. Tämä koskee sekä hiekoitusta että polanteen höyläämistä. Vielä vuoden 1995 tutkimuksessa sekä yksityisten että ammattimaisten tienkäyttäjien enemmistö piti sivuteiden talvihoidon tasoa melko hyvänä, mutta nyt enemmistö piti tasoa huonohkona. Selvimmin tämä näkyy ammattimaisten tienkäyttäjien arvioissa polanteen höyläyksen tasosta sivuteillä. Vuoden 1995 tutkimuksessa ammattimaisista tienkäyttäjistä runsas 60 % piti tilannetta hyvänä, mutta nyt heistä reilu 60 % piti tilannetta melko tai erittäin huonona.

Myös suhtautuminen talvinopeusrajoituksiin on muuttunut selkeästi. Kritiikki 80 km/h rajoituksia kohtaan on selkeästi vähentynyt ja nyt ne saivat jopa enemmistön hyväksynnän. Tämä johtunee siitä, että 100 km/h rajoituksia on kohdistettu pääteille tiepiirin alueella ja ne tieosuudet, joilla nopeusrajoitus lasketaan 80 kilometriin tunnissa on ilmeisesti paremmin ymmärrettävissä tienkäyttäjien keskuudessa.

7.3 Teiden hoito ja ylläpito kesällä

Teiden kesäkunnossapidon tärkein tehtävä on taata riittävä ajomukavuus, sekä päällystetyillä teillä, sorateilla että myös tietyömailla.

Edelleen suurin kehittämistarve liittyy tietöiden aikaiseen tienpinnan tasoittamiseen. Karkean kiviaineksen jyräämistä tasaiseksi tietyömaalla pidetään erittäin tärkeänä ja nykytilanne koetaan välttäväksi. Muutokset vuoden 1995 tutkimukseen ovat varsin pieniä.

Päällystettyjen teiden kunnostuksessa tulisi mieluummin uusia koko päällyste kuin tyytyä urapaikkaukseen. Asiaa pidetään erittäin tärkeänä ja päällysteiden kunnostamisen osalta tilanne on heikentynyt tienkäyttäjien mielestä vuodesta 1995. Heikentyminen koskee sekä koko päällysteen uusimista että urapaikkauksia. Koko päällysteen uusimisen osalta vuonna 1995 selvä enemmistö eli noin 65 % sekä yksityisistä että ammattimaisista tienkäyttäjistä piti tilannetta hyvänä. Nyt enemmistö eli noin 55 % molemmista tienkäyttäjryhmistä piti tilannetta melko tai erittäin huonona. Vastaava suuntaus oli nähtävissä myös kevyen liikenteen väylien kunnossapidossa, mutta niiden osalta nykytilanne oli kuitenkin vielä kohtalaisen hyvä.

7.4 Tieliikenteen palvelut

Tärkeät pohjavesialueet tule suojata tieliikenteen haitoilta. Levähdysalueilla on oltava perusvarustus ja ne on pidettävä siistinä. Tienkäyttäjät pitävät vaikuttamismahdollisuuksiaan tiesuunnitelmiin huonoina. Tienvarsiin halutaan lisää heijastavia reunapaaluja. Ajouratamaalauksien hyvä näkyvyys entistään tärkeämpää. Palvelualueiden suosio kasvussa.

Pohjavesialueiden suojaamisen tärkeys ei ole muuttunut vuodesta 1995, vaan suojaaminen koetaan edelleen erittäin tärkeäksi. Nykytilanne on hieman parantunut vuodesta 1995 eli suojauksien määrää pidetään kohtalaisen hyvänä.

Levähdysalueiden siisteydessä on edelleen kehitettävää. Nykytilanne on kohtalainen, mutta asiaa pidetään erittäin tärkeänä, josta suuri kehittämistarvekin johtuu. Levähdysalueiden siisteys on tienkäyttäjien mielestä hieman huonontunut vuodesta 1995, mutta muutos on melko pieni. Levähdysalueille kaivataan myös pöytiä ja roska-astioita, joiden osalta nykytilanne on melko hyvä. Myös käymälöiden pitäisi kuulua varustukseen ja etenkin käymälöiden siisteyttä painotetaan.

Tienkäyttäjät pitävät vaikuttamismahdollisuuksiaan tiesuunnitelmiin huonoina. Avomien kommenttien perusteella vaikuttamismahdollisuuksia pidetään huonoina usein tietämättömyyden vuoksi eli korjaamalla tiedottamista voidaan samalla parantaa vaikuttamismahdollisuuksia.

Heijastavia reunapaaluja kiitellään niiden tuoman turvallisuuden vuoksi varsinkin huonon näkyvyyden aikana. Niitä halutaan lisättäviksi myös sivuteille ja etenkin ongelmakohtiin, kuten kaarteisiin. Avoimien kommenttien mukaan heijastavien reunapaalujen riittävyyden osalta nykytilanne on kohtalainen pääteillä ja huonohko sivuteillä.

Ajoratamaalauksia pidetään varsin tärkeinä etenkin syksyn pimeinä aikoina. Avoimissa kommentteissa korostetaan varsin yleisesti ajoratamaalauksien merkitystä syysaikaan eli ajoratamaalauksien ajoittamista keväästä syksyyn tulisi harkita, sillä kommenttien mukaan ajoratamaalaukset kuluvat melko nopeasti.

Monipuolisten palvelualueiden suosio on hienoisessa nousussa eli kun vielä vuoden 1995 tutkimuksessa enemmistö tienkäyttäjistä ei pitänyt palvelualueiden rakentamista tarpeellisenä niin nyt noin 60 % tienkäyttäjistä piti palvelualueiden rakentamista tarpeellisenä. Erityisesti yksityiset tienkäyttäjät ovat muuttaneet käsitystään palvelualueiden tarpeellisuudesta.

7.5 Liikenneväylien kehittäminen

Muutokset vuoden 1995 tutkimukseen melko pieniä, poikkeuksena pääteiden kesäkunnossapidon panostustarpeen melko voimakas lisäystarve. Lisäpanostuksia suunnattava edelleen kevyen liikenteen väylien rakentamiseen ja nykyisten teiden kunnossapitoon. Kokonaisuuden kannalta tärkeintä on pääteiden kunnossapito talvella.

Erillisten kevyen liikenteen väylien rakentamiseen halutaan edelleen lisäpanostuksia. Kevyen liikenteen väylien rakentamiseen lisäpanostuksia halusi ammattimaisista tienkäyttäjistä 75 % ja yksityisistä tienkäyttäjistä 76 % eli lisäpanostustarve oli varsin selvä eikä tilanne ole juurikaan muuttunut vuodesta 1995.

Nykyinen tieverkko on pääosin riittävä, tiemäärärahat suunnattava mieluummin nykyisen tieverkon parantamiseen kuin uusien autoteiden rakentamiseen. Nykyisten teiden parantamiseen lisäpanostuksia halusi ammattimaisista tienkäyttäjistä 81 % ja yksityisistä tienkäyttäjistä 68 % eli lisäpanostustarve oli tässäkin varsin selvä. Panostustarve oli hieman kasvanut vuodesta 1995.

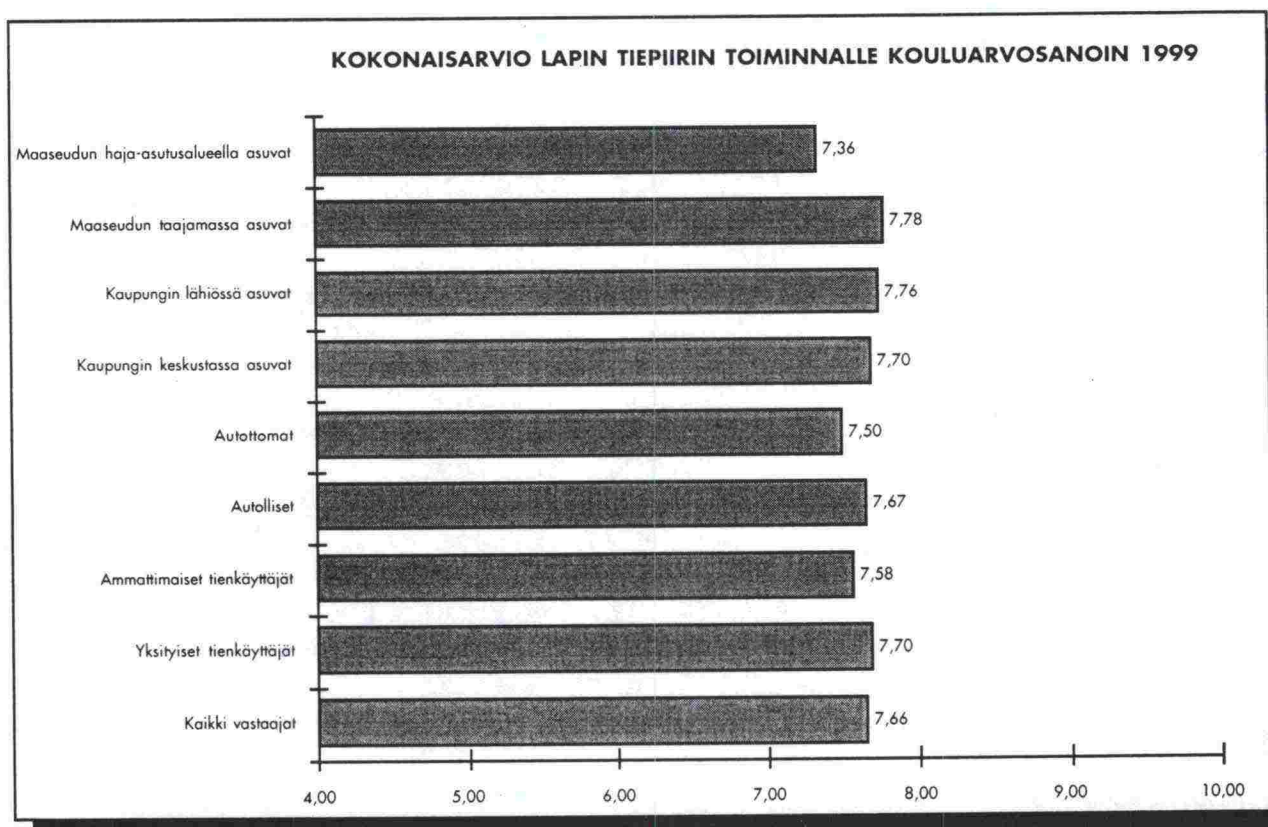
Pohjavesialueiden suojaamiseen halutaan edelleen lisäpanostuksia, mutta panostustarve on hieman pudonnut vuodesta 1995. Panostustarpeen hienoisesta laskusta huolimatta pohjavesialueiden suojaaminen koettiin edelleen erittäin tärkeäksi.

Pääteiden talvikunnossapitoon tulee panostaa jatkossakin. Pääteiden talvikunnossapitoa pidetään tärkeimpänä yksittäisenä tiepiirin tehtäväalueena. Nykyiseen panostustasoon ollaan melko tyytyväisiä, tosin ammattimaisista tienkäyttäjistä pieni enemmistö eli 57 % lisäisi panostuksia nykyisestä, kun taas yksityisistä tienkäyttäjistä 59 % pitää nykyistä panostustasoa hyvänä.

Panostustarpeen osalta suurin muutos vuodesta 1995 liittyy pääteiden kesäkunnossapitoon eli päällysteen uusimiseen ja paikkaukseen. Pääteiden kesälunnossapitoa pidetään erittäin tärkeänä ja nykyistä panostustasoa riittämättömänä. Vuonna 1995 ammattimaisista tienkäyttäjistä halusi lisäpanostuksia kesäkunnossapitoon 38 % eli

selvä enemmistö piti silloista panostustasoa riittävänä, mutta nyt lisäpanostuksia halusi peräti 68 %. Yksityisistä tienkäyttäjistä vuonna 1995 halusi lisäpanostuksia kesäkuunssapitoin 26 % eli peräti 74% piti silloista panostustasoa riittävänä, mutta nyt lisäpanostuksia halusi peräti 57 %. Muutos on varsin selkeä ja voimakas ja se tulee ottaa jatkossa huomioon tiemäärärahojen suuntaamisessa.

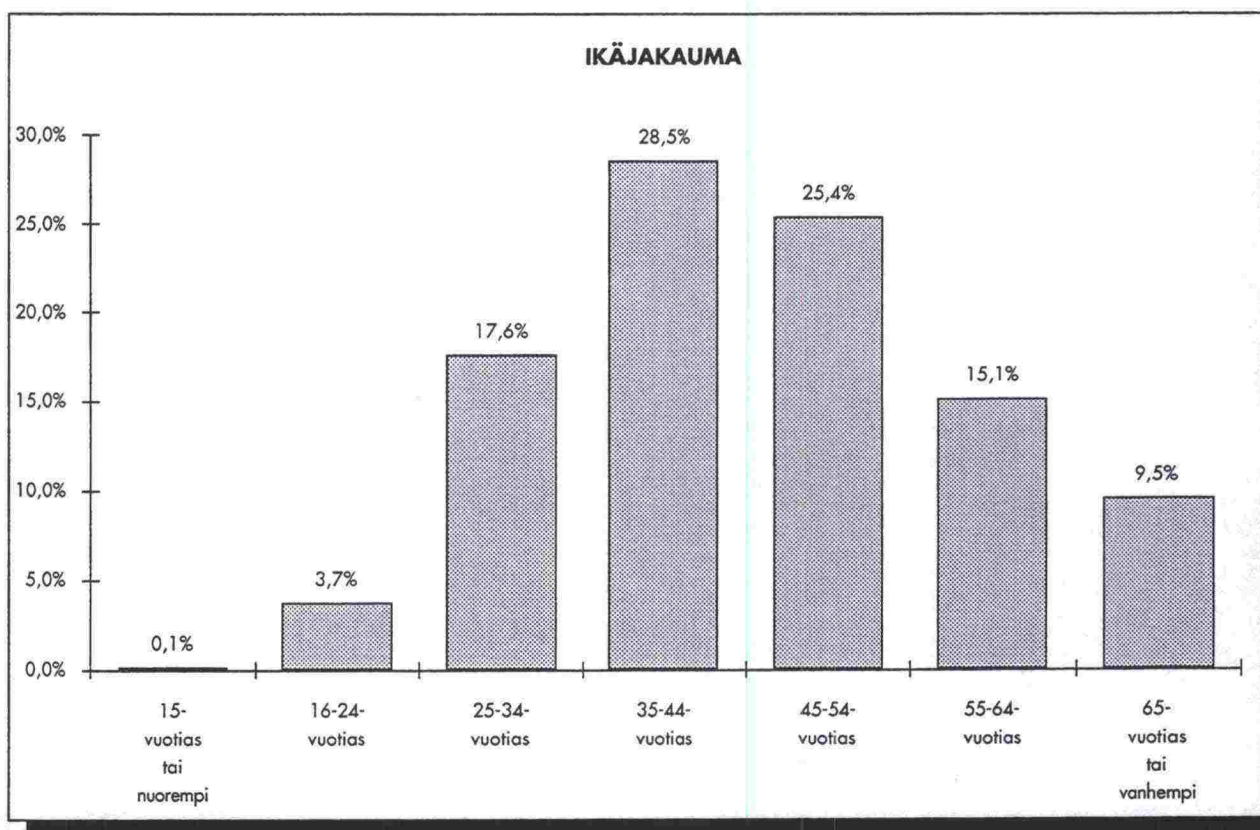
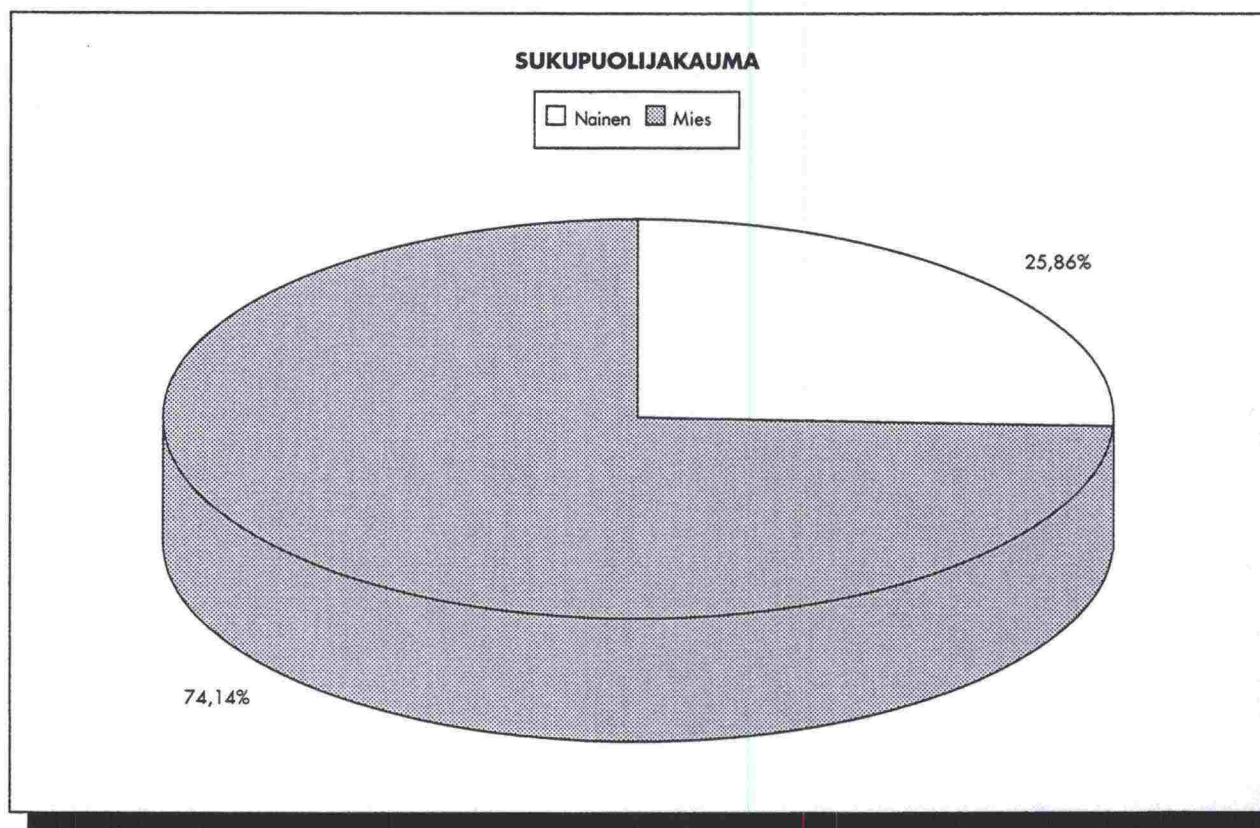
Kokonaisuutena Lapin tiepiirin toimintaan ollaan melko tyytyväisiä. Tienkäyttäjiltä pyydettiin myös kokonaisarviota tiepiirin toiminnalle kouluarvosanalla (4-10) ilmaisuna ja tällöin Lapin tiepiirin toiminta arvioitiin keskiarvolla 7,66 eli kohtalaisen hyvä. Erot tyytyväisyydessä eri vastaajaryhmien kesken olivat melko pieniä, mutta alemman tieverkon aktiivikäyttäjät eli maaseudun haja-asutusalueella asuvat olivat kaikkein tyytymättömiä. Parhaan yleisarvosanan tiepiirille antoivat maaseudun taajama-alueilla asuvat tienkäyttäjät.



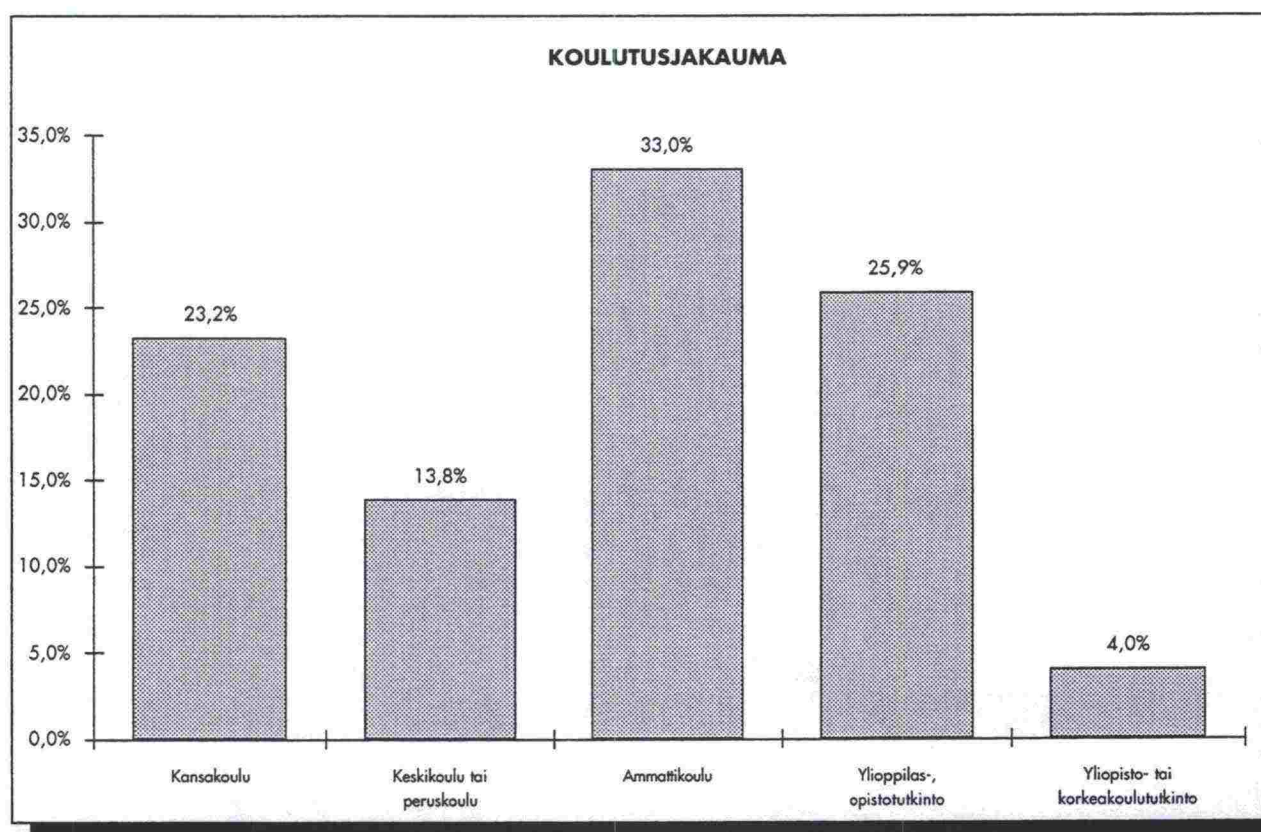
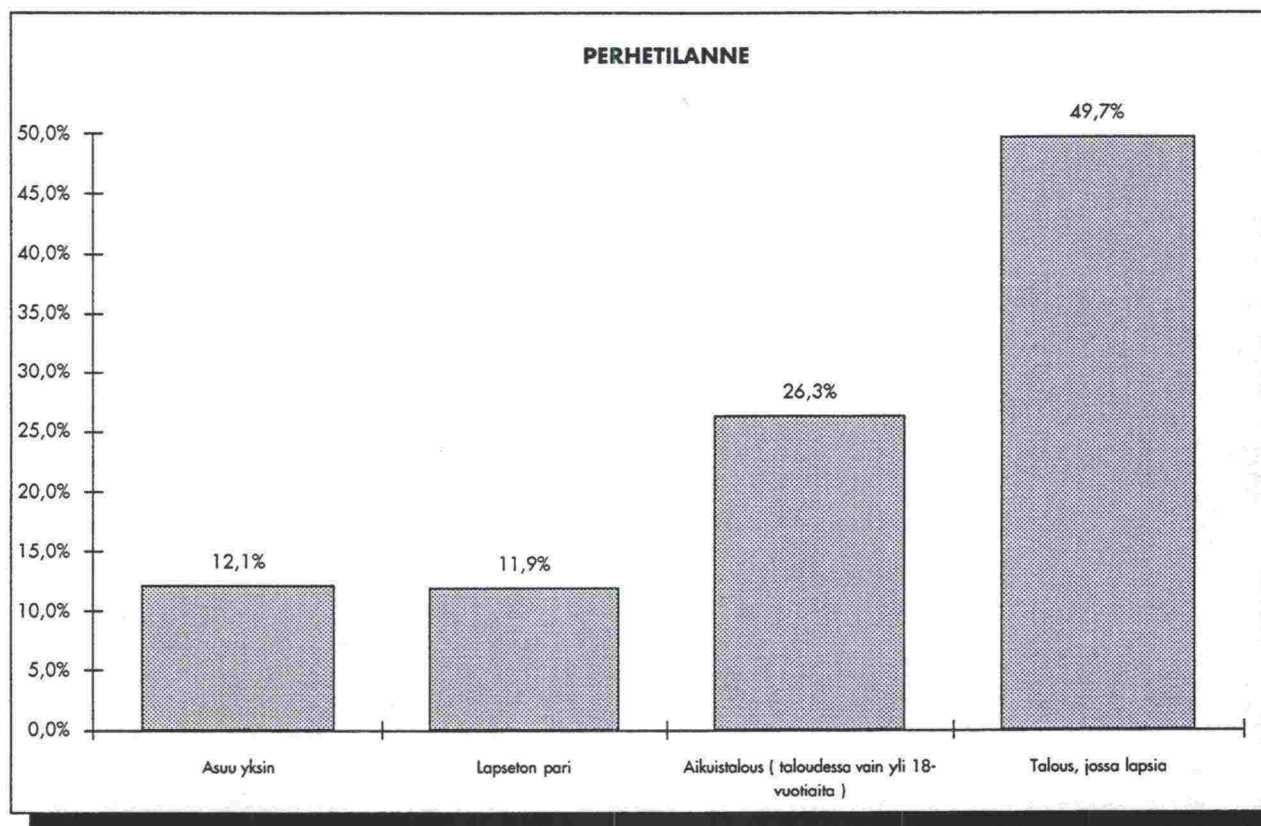
LIITTEET:

1. Vastaajien taustatiedot
2. Haastattelulomake

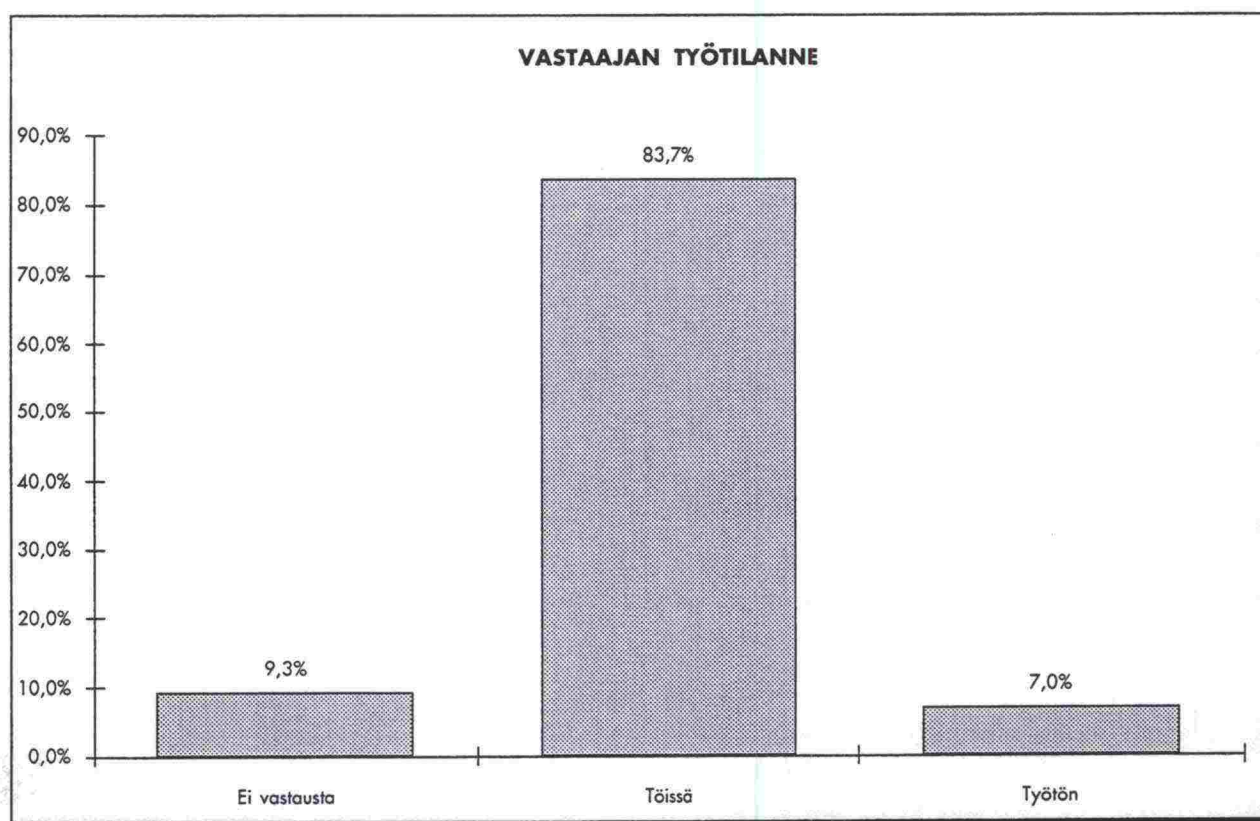
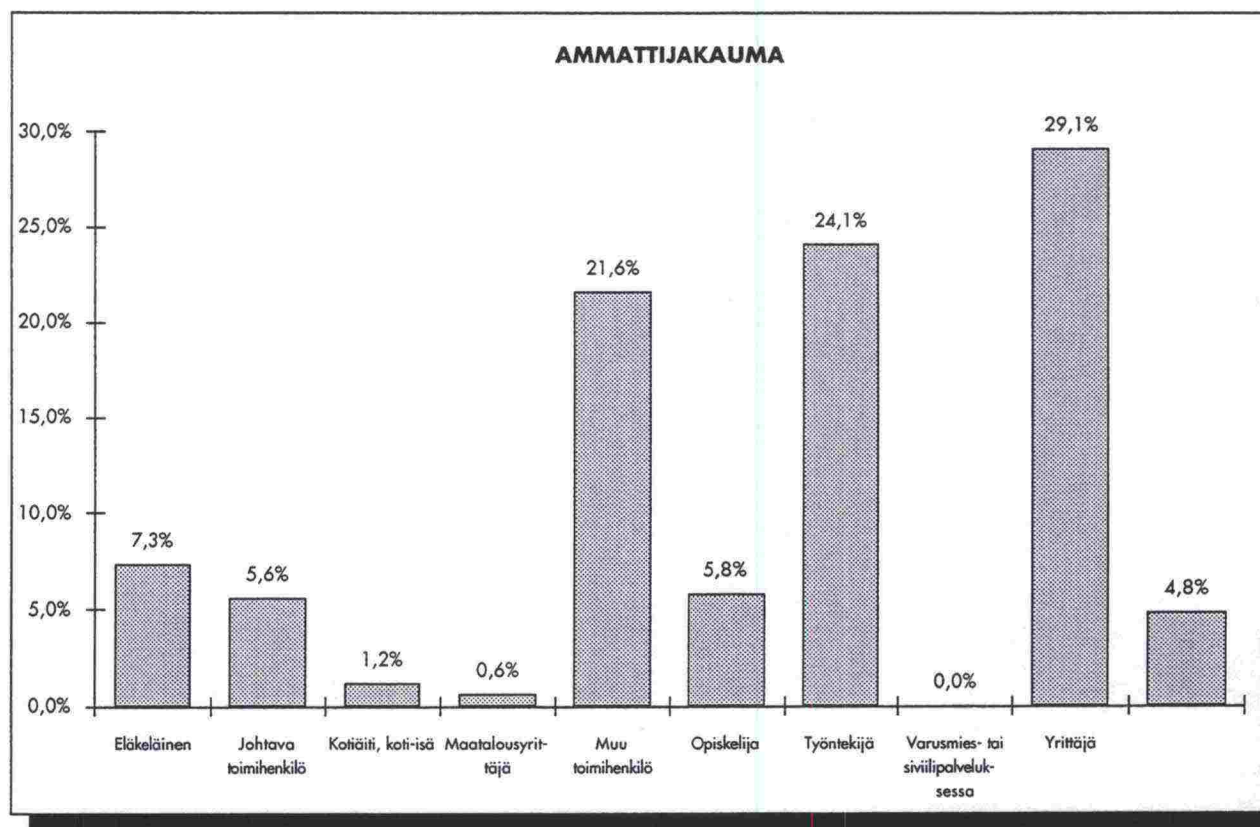
• ASIAKASTYYTYVÄISYYS LAPIN TIEPIIRISSÄ 1999 •



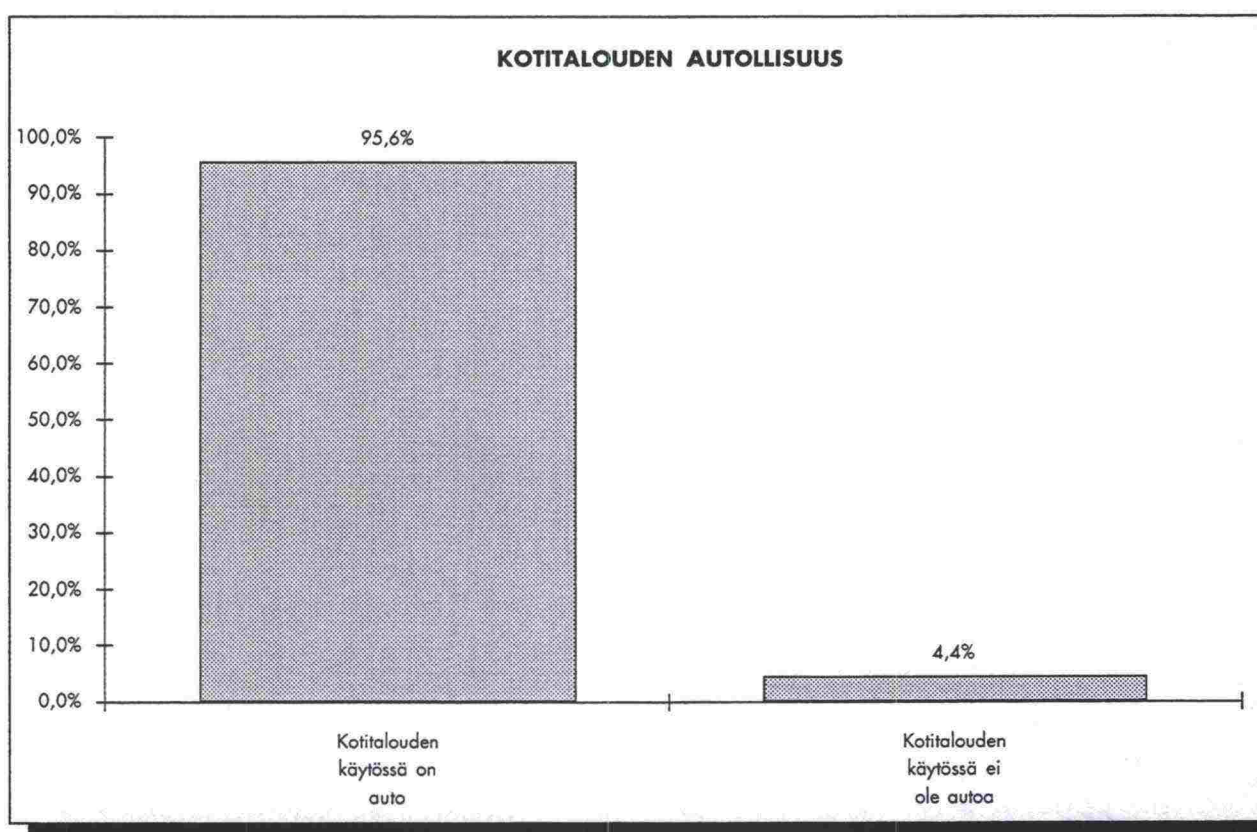
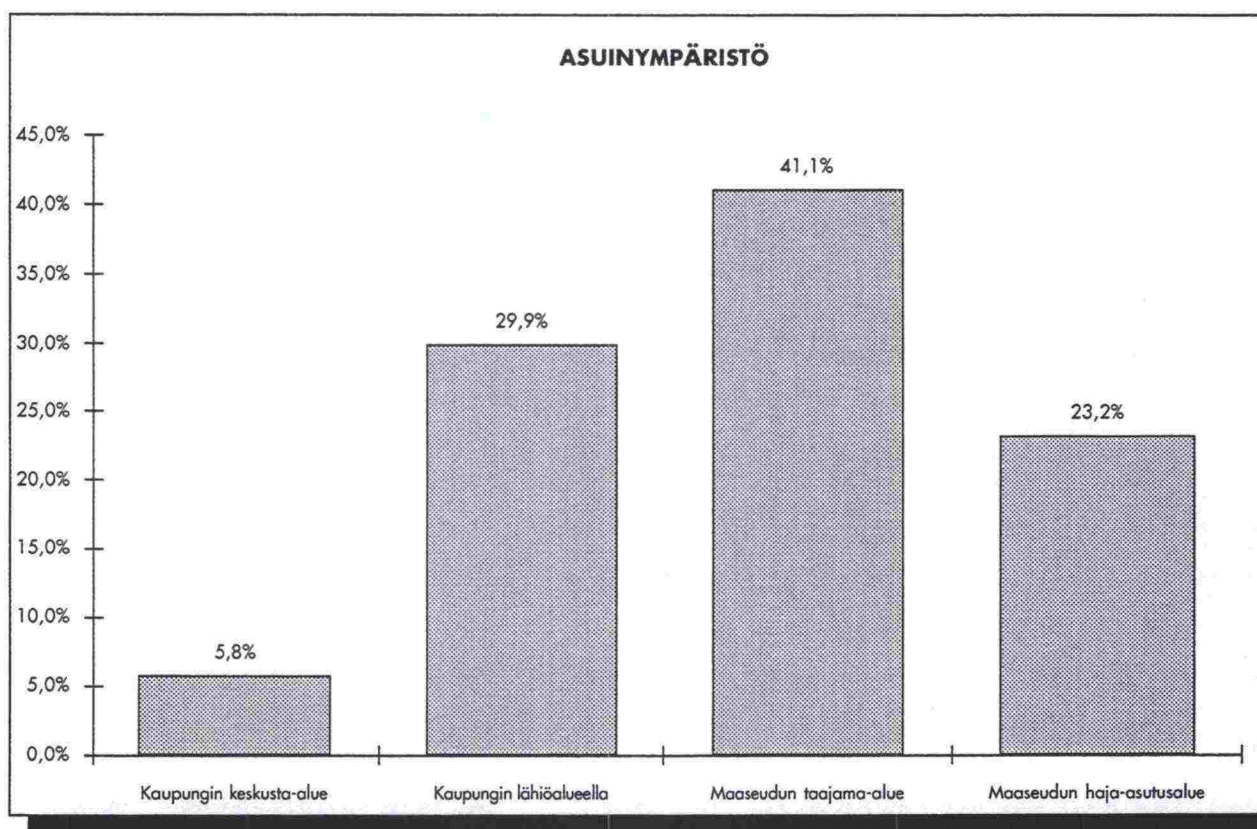
• ASIAKASTYYTYVÄISYYS LAPIN TIEPIIRISSÄ 1999 •

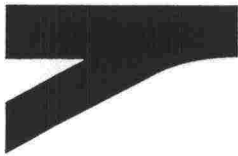


• ASIAKASTYYTYVÄISYYS LAPIN TIEPIIRISSÄ 1999 •



• ASIAKASTYYTYVÄISYYS LAPIN TIEPIIRISSÄ 1999 •





Tielaitos
Lapin tiepiiri

HYVÄ VASTAAJA

Kehittääksemme toimintaamme, Lapin läänin tiestöä ja tiepiirin palveluja, olemme toteuttamassa laajaa asiakastytyväisyystutkimusta läänin tienkäyttäjien mielipiteiden ja kokemusten selvittämiseksi. Tutkimuksen tarkoituksena on selvittää eri tienkäyttäjäryhmien odotuksia ja kokemuksia tienpidosta Lapin läänin alueella. Lisäksi haastattelijoiden tehtävänä on kerätä konkreettisia ehdotuksia tiepiirin toiminnan kehittämiseksi. Tutkimus on jatkoa vuonna 1995 tehdylle asiakastytyväisyystutkimukselle.

Tutkittavina osa-alueina ovat:

- A. Teiden talvihoito (Talvikunnossapito ja Talvinopeusrajoitukset)
- B. Teiden kesähoito (Päällystetyt tiet ja soratiet, Työt tietyömailla ja Kesäkunnossapito)
- C. Tieliikenteen palvelut (Tie- ja liikenneinfo ja Levähdysalueet)
- D. Liikenneväylien kehittäminen

Tutkimukseen liittyvät haastattelut toteutetaan huhti-toukokuussa. Haastattelut suoritetaan kotitalouksissa ja yrityksissä. Haastattelujen tekoon osallistuu noin 30 haastattelijaa.

Vastaukset käsitellään tutkimuslaitoksessa täysin luottamuksellisesti eivätkä yksittäisten vastaajien mielipiteet tule ilmi.

Asiakastytyväisyystutkimuksen tuloksia hyödynnetään pyrittäessä entistä paremmin huomioimaan tienkäyttäjien tarpeita tienpidossa ja määrärahojen suuntaamisessa tienkäyttäjien tarpeiden mukaisesti. Koska määrärahat eivät tule lisääntymään lähivuosina, niin tienkäyttäjien mielipiteitä käytetään hyväksi tehtäessä päätöksiä siitä, mihin määrärahoja lisätään ja mistä kohteista vastaavasti voidaan tinkiä.

Kiitokset palautteestanne ja hyvää kevättä !

Tapani Pöyry
tietojohtaja

Lisätietoja:

Raimo Raatikainen
TIELAITOS, Lapin tiepiiri
Hallituskatu 1-3, 96100 ROVANIEMI
Puh. 020 444 3434

Marko Forsblom
Oy VIISIKKO - FEMMAN Ab
Kauppakatu 6 A, 33210 TAMPERE
Puh. 03 - 222 7693

TAUSTATIEDOT

1. Sukupuoli ☐ Nainen ☐ Mies

2. Syntymävuosi _____

3. a Postinumerosi _____ 3. b Kansallisuus _____

4. Perhetilanne

1. Asuu yksin
2. Lapseton pari
3. Aikuistalous (taloudessa vain yli 18-vuotiaita)
4. Talous, jossa lapsia

5. Vastaja koulutus (merkitse korkein)

1. Kansakoulu
2. Keskikoulu tai peruskoulu
3. Ammattikoulu
4. Ylioppilas-, opistotutkinto
5. Yliopisto- tai korkeakoulututkinto

6. Ammatti

1. Eläkeläinen
2. Johtava toimihenkilö
3. Kotiäiti, koti-isä
4. Maatalousyrittäjä
5. Muu toimihenkilö
6. Opiskelija
7. Työntekijä
8. Varusmies- tai siviilipalveluksessa
9. Yrittäjä
10. Muu, mikä? _____

7. Tämänhetkinen työtilanne

1. Töissä
2. Työtön

8. Asuinympäristö

1. Kaupungin keskusta-alue
2. Kaupungin lähiöalueella
3. Maaseudun taajama-alue
4. Maaseudun haja-asutusalue

9. Onko kotitalouden käytössä omia tai työsuhdeautoja ?

- A. Omia autoja _____ kpl
- B. Työsuhdeautoja _____ kpl
- C. Ei ole

10. Tienkäyttäjaluokitus (pääasiallinen kulkemismuoto tai ammattiautoilijan kulkuväline)

A. Yksityinen tienkäyttäjä

1. Jalankulkija
2. Polkupyöräilijä
3. Yksityisautoilija
4. Joukkoliikenteen käyttäjä

B. Ammattimainen tienkäyttäjä

5. Taksi
6. Kuorma-autoilija
7. Linja-auton kuljettaja

11. Paljonko arvioit ajavasi vuodessa ?

- A. Ajan vuositasolla noin _____ kilometriä, josta
- B. YKSITYISAJOJA noin _____ kilometriä ja
- C. AMMATTIAJOJA noin _____ kilometriä

12. Kuinka pitkä on päivittäinen edestakainen työ- tai opiskelumatkasi ?

Päivittäinen matkani on noin _____ kilometriä, josta yleisen tien osuus n. _____ km.

13. Kuinka pitkä on muu säännöllinen edestakainen (päiväkotiki, harrastus yms.) matkasi ?

Muu säännöllinen matkani on noin _____ km, josta yleisen tien osuus n. _____ km.

14. Millaisen kokonaisarvion annat Lapin tiepiirin toiminnalle kouluarvosanalla (4-10) mitattuna?

Kouluarvosana _____

Terveiseni Lapin tiepiirille - risuja ja ruusuja !

TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO TALVELLA

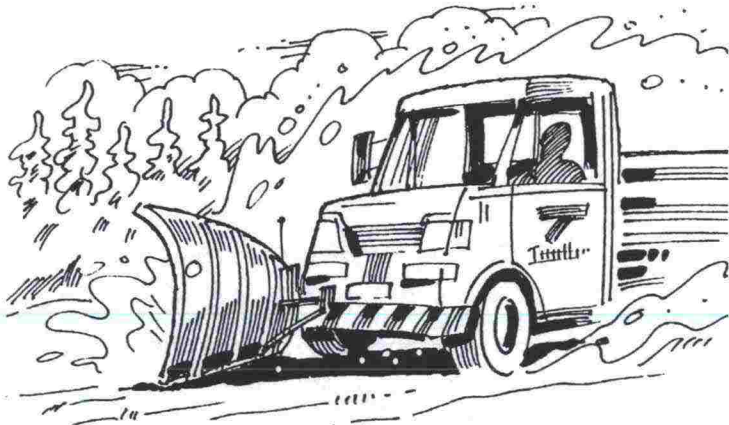
Merkitse ympyröimällä kohtaan (A) oma mielipiteesi **miten tärkeitä** seuraavat asiat ovat sinulle ja kohtaan (B) mikä on **käsityksesi asioiden nykytilanteesta**.

VASTAUSESIMERKKI:

1. Teiden liukkaudentorjunta hoidetaan hiekoittamalla

A				B			
1	2	3	④	1	2	③	4

TULKINTA. Mielestäni teiden liukkauden torjunta hiekoittamalla on erittäin tärkeää ja nykytilanne on melko hyvä.

**A-TÄRKEYS**

1 = ei lainkaan tärkeää
2 = vähemmän tärkeää
3 = melko tärkeää
4 = erittäin tärkeää

B-NYKYTILANNE

1 = erittäin huono
2 = melko huono
3 = melko hyvä
4 = erittäin hyvä

Talvihoito

- | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Tiet aurataan suuruusjärjestyksessä (ensin päätiety, sitten sivutiet) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 2. Tiet pidetään aurauksella irtolumesta vapaana (kuten nykyään) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 3. Liittymät aukaistaan samalla kun päätiety aurataan / höylätään | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 4. Pääteiden liukkaudenesto hoidetaan hiekoituksella | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 5. Pääteiden liukkaudenesto hoidetaan suolauksella (tiet sulina) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 6. Myös sivuteitä hiekoitetaan | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 7. Talvihoidossa kiinnitetään erityistä huomiota liikenneturvallisuuteen | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 8. Polanne höylätään pääteillä (urat tasoitetaan) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 9. Polanne höylätään sivuteillä (urat tasoitetaan) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 10. Liikennemerkkit pidetään jatkuvasti näkyvinä (puhdistetaan) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 11. Talviajan nopeusrajoituksena pidetään 80 km/h (paitsi moottoriteillä) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 12. Talviajan nopeusrajoitukset muuttuvat sääolosuhteiden mukaan | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 13. Tielaitos tiedottaa jatkuvasti sää- ja keliolosuhteista teillä | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 14. Tielaitos tiedottaa erityistilanteista (liukkaus, lumi) erikseen | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 15. Sää- ja kelitietoa saa puhelimitse (puh. 0200-2100, hinta ppm) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 16. Kevyen liikenteen väylät aurataan ja hiekoitetaan ajoissa työ-/koulumatkaisille | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 17. Kevyen liikenteen väylät pidetään myös talvella pyöräiltävässä kunnossa | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 18. Muu, mikä _____ | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |

19. Ole hyvä ja valitse ylläolevista ominaisuuksista (1-18) itsellesi kolme tärkeintä, joihin pitäisi kiinnittää eniten huomiota. 1. _____ 2. _____ 3. _____

20. Kommentoi vielä tarkemmin niitä ominaisuuksia (1-18), jotka mielestäsi on hoidettu erittäin huonosti ja kuinka asiat mielestäsi voitaisiin hoitaa nykyistä paremmin? Entä ansaitseeko jokin ominaisuus erityistä kiitosta? (toiveet, konkreettiset parannusideat, huomaamasi epäkohdat, kiitokset jne.)

Ominaisuus nro ____.

Ominaisuus nro ____.

Ominaisuus nro ____.

Ominaisuus nro ____.

TEIDEN HOITO JA YLLÄPITO KESÄLLÄ

Merkitse ympyröimällä kohtaan (A) **miten tärkeitä** seuraavat asiat ovat sinulle ja kohtaan (B) mikä on **käsityksesi asioiden nykytilanteesta**.

A-TÄRKEYS

1 = ei lainkaan tärkeää
2 = vähemmän tärkeää
3 = melko tärkeää
4 = erittäin tärkeää

B-NYKYTILANNE

1 = erittäin huono
2 = melko huono
3 = melko hyvä
4 = erittäin hyvä

Kesäkunnossapito

- | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 1. Päälysteen kunnostuksessa keskitytään urien paikkaukseen | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 2. Päälysteen kunnostuksessa keskitytään koko päälysteen uusimiseen | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 3. Sorateiden pölyäminen estetään suolauksella | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 4. Soratiet tasoitetaan tarpeen mukaan (nykyinen tapa) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |

Työt tietyömailla

- | | | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 5. Päälystetyöt tietyömailla suoritetaan hiljaisina vuorokauden aikoina | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 6. Tietyömailla nopeusrajoituksia valvotaan nopeuksien pudottamiseksi | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 7. Liikenteen sujuvuus ei kärsi kohtuuttomasti tietöiden takia (ei pysäyksiä) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 8. Tietyömaista tiedotetaan etukäteen eri tiedotusvälineiden kautta | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 9. Tietyömaasta tiedotetaan työmaasta koskien tien varressa (pituus, kesto) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 10. Karkea irtonainen kiviaines tietyömailla jyrätään kiinteäksi (irtokivet) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |

Muu hoito

- | | | | | | | | | |
|--|---|---|---|---|---|---|---|---|
| 11. Tien vierustat niitetään (nykyinen tapa) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 12. Liikenteen opasteita lisätään (esim. turistikohteet yms.) | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 13. Nopeusrajoitukset muuttuvat kulloisenkin olosuhteen mukaan | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 14. Kevyen liikenteen väylät kunnostetaan kuten autotietkin | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |
| 15. Muu, mikä _____ | 1 | 2 | 3 | 4 | 1 | 2 | 3 | 4 |

16. Ole hyvä ja valitse ylläolevista ominaisuuksista (1-15) itsellesi kolme tärkeintä, joihin pitäisi kiinnittää eniten huomiota. 1. _____ 2. _____ 3. _____

17. Kommentoi vielä tarkemmin niitä ominaisuuksia (1-15), jotka mielestäsi on hoidettu erittäin huonosti ja kuinka asiat mielestäsi voitaisiin hoitaa nykyistä paremmin? Entä ansaitseeko jokin ominaisuus erityistä kiitosta? (toiveet, konkreettiset parannusideat, huomaamasi epäkohdat, kiitokset jne.)

Ominaisuus nro _____. _____

Ominaisuus nro _____. _____

Ominaisuus nro _____. _____

Ominaisuus nro _____. _____



TIELIIKENTEEN PALVELUT

Merkitse ympyröimällä kohtaan (A) **miten tärkeitä** seuraavat asiat ovat sinulle ja kohtaan (B) mikä on **käsityksesi asioiden nykytilanteesta**

VASTAUSESIMERKKI:

1. Tienvarsiin on lisättävä heijastavia reunapaaluja

A	B
1 2 3 4	1 2 3 4

TULKINTA. Mielestäni tienvarsiin on ehdottomasti lisättävä heijastavia reunapaaluja ja nykyinen tilanne on melko huono.



1. Tienvarsiin lisätään nykyisenlaisia heijastavia reunapaaluja
2. Ajoinaumat saadaan nykyisiä näkyvämmiksi
3. Matkaa hidastavista tekijöistä tiedotetaan etukäteen
4. Neuvontaa annetaan matkan aikana palvelupuhelimella (0200-2100)
5. Poroista tiedotetaan porojen liikkumisen mukaan (siirrettävät merkit)
6. Tiedottamisessa ja opasteissa käytetään myös englannin kieltä
7. Tietyökohteista jaetaan tietyökarttaa esim. huoltoasemilla
8. Levähdysalueilla on pöydät ja roska-astiat
9. Levähdysalueilla on käymälät
10. Levähdysalueilla on kaupallisia palveluja (esim. kioskit yms.)
11. Levähdysalueilla on opastuskartat lähitienoosta
12. Levähdysalueet pidetään jatkuvasti siistinä
13. Pääteille rakennetaan monipuolisia palvelualueita (vrt. Ouluntulli)
14. Tiesuunnittelussa otetaan huomioon maisemaan sopiminen
15. Tärkeät pohjavedet suojataan tienkäytön tuomilta haitoilta
16. Aukot suojataan liikenteen melulta (melusteet, maavallit)
17. Ympäristön tarpeet huomioidaan (lisäkustannuksista huolimatta)
18. Tienkäyttäjällä on mahdollisuus vaikuttaa tiesuunnitelmiin
19. Muu, mikä _____

A-TÄRKEYS

1 = ei lainkaan tärkeää
2 = vähemmän tärkeää
3 = melko tärkeää
4 = erittäin tärkeää

B-NYKYTILANNE

1 = erittäin huono
2 = melko huono
3 = melko hyvä
4 = erittäin hyvä

1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4
1	2	3	4	1	2	3	4

20. Ole hyvä ja valitse ylläolevista ominaisuuksista (1-19) itsellesi kolme tärkeintä, joihin pitäisi kiinnittää eniten huomiota. 1. _____ 2. _____ 3. _____

21. Kommentoi vielä tarkemmin niitä ominaisuuksia (1-19), jotka mielestäsi on hoidettu erittäin huonosti ja kuinka asiat mielestäsi voitaisiin hoitaa nykyistä paremmin? Entä ansaitseeko jokin ominaisuus erityistä kiitosta? (toiveet, konkreettiset parannusideat, huomaamasi epäkohdat, kiitokset jne.)

Ominaisuus nro _____. _____

Ominaisuus nro _____. _____

Ominaisuus nro _____. _____

Ominaisuus nro _____. _____

Liikenneväylien kehittäminen

Alla on esitetty joukko liikenteen kehittämisen ja ylläpitämisen kohteita.

Merkitse ympyröimällä (A) Kuinka tärkeitä seuraavat kehittämiskohteet ovat Sinulle ja

(B) Miten nykyisiä panostuksia tulisi muuttaa ?

A-TÄRKEYS

1 = ei lainkaan tärkeää

2 = vähemmän tärkeää

3 = melko tärkeää

4 = erittäin tärkeää

B-MUUTOS

1 = vähennetään

2 = nykyinen taso hyvä

3 = lisätään



1. Pääteiden kunnossapito talvella (auraus, liukkaudenesto jne)	1	2	3	4	1	2	3
2. Pääteiden kunnossapito kesällä (päälysteen paikkaus/uusiminen)	1	2	3	4	1	2	3
3. Sivuteiden kunnossapito talvella (auraus, liukkaudenesto jne)	1	2	3	4	1	2	3
4. Sivuteiden kunnossapito kesällä (tasoittaminen, pölyn esto)	1	2	3	4	1	2	3
5. Taajamien liikenneturvallisuuden ja -ympäristön parantaminen (nopeuden alentaminen, tien kavennus, kiertoliittymät istutuksien lisääminen, kevyen liikenteen väylät)	1	2	3	4	1	2	3
6. Nykyisten teiden parantaminen	1	2	3	4	1	2	3
7. Ohituskaistojen rakentaminen	1	2	3	4	1	2	3
8. Liikenneinformaation kehittäminen	1	2	3	4	1	2	3
9. Ympäristöhaittojen minimoiminen (esim. suolauksen vähentäminen)	1	2	3	4	1	2	3
10. Ajo- ja ajoväylien leventäminen	1	2	3	4	1	2	3
11. Teiden ympäristön ulkonäön (esim. istutukset) parantaminen	1	2	3	4	1	2	3
12. Tielaitoksen viranomaistehtävien nopea hoitaminen	1	2	3	4	1	2	3
13. Pohjavesialueiden suojaaminen	1	2	3	4	1	2	3
14. Meluesteiden rakentaminen	1	2	3	4	1	2	3
15. Liikennevalojen lisääminen	1	2	3	4	1	2	3
16. Tievalaistuksia rakennetaan lisää	1	2	3	4	1	2	3
17. Porovaarasta tiedotetaan enemmän	1	2	3	4	1	2	3
18. Kevyelle liikenteelle on omat väylät	1	2	3	4	1	2	3
19. Kevyelle liikenteelle varataan leveä ala pientareesta	1	2	3	4	1	2	3
20. Tievalaistus pidetään päällä koko pimeän ajan	1	2	3	4	1	2	3
21. Tiepiirin asioista tiedotetaan paremmin	1	2	3	4	1	2	3
22. Tienvarren levähdys- ja pysäköintialueita lisätään	1	2	3	4	1	2	3
23. Tieyhteyksiä rakennetaan lisää, millaisia ? _____	1	2	3	4	1	2	3
24. Muu, mikä ? _____	1	2	3	4	1	2	3

25. Yhteiskunnallinen taloudellinen tilanne aiheuttaa säästö-toimenpiteitä. Mihin kohdistaisit mieluiten käytettävissä olevat varat ?

Ole hyvä ja valitse ylläolevista kohteista (1-24) itsellesi kolme tärkeintä, joihin panostukset tulisi kohdentaa.

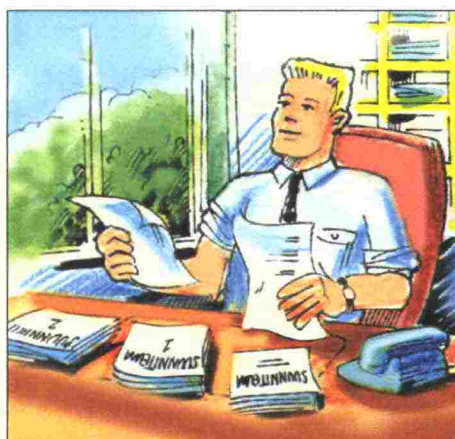
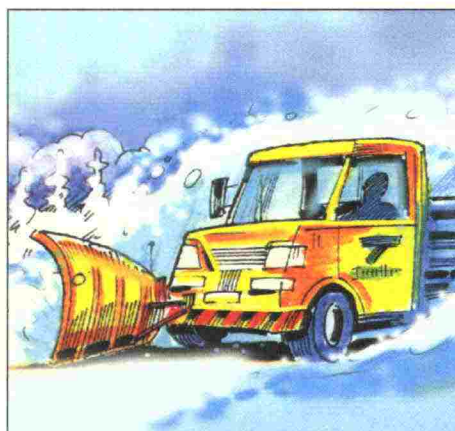
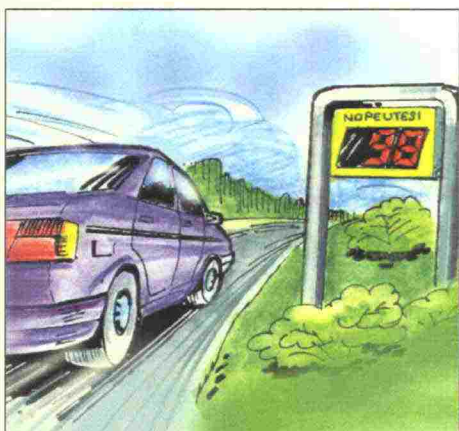
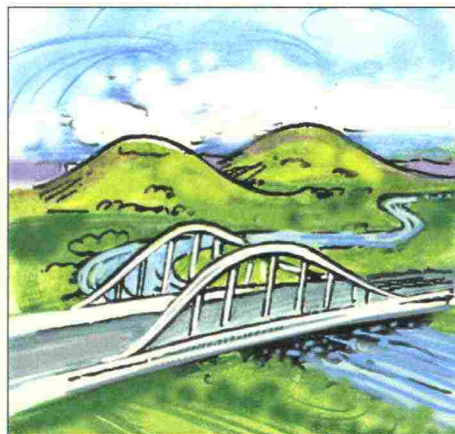
1. _____ 2. _____ 3. _____

26. Yhteiskunnallinen taloudellinen tilanne aiheuttaa säästö-toimenpiteitä. Mistä kohteista olisit valmis tinkimään ?

Ole hyvä ja valitse ylläolevista kohteista (1-24) itsellesi kolme vähiten tärkeää, joihin mielestäsi ei kannata "tuhlata" niukkoja varoja .

1. _____ 2. _____ 3. _____

ASIAKASTYYTYVÄISYYS LAPIN TIEPIIRISSÄ 1999



• TIIVISTELMÄ TIENKÄYTTÄJÄHAASTATELUN TULOKSISTA •

Tavoitteena tienkäyttäjien tyytyväisyys TIENPIDON KEHITTÄMISTARPEET SELVITETTIIN

Tiehallinnon arvojen mukaan asiakkaiden tarpeet ja tyytyväisyys ovat tiehallinnon työn perusta. Tiehallinnon vision mukaan tiehallinto tutkii jatkuvasti asiakkaidensa tarpeita, mittaa säännöllisesti asiakkaidensa tyytyväisyyttä ja palvelutasoa sekä hyödyn-tää saadun palautteen ohjelmien ja palvelujen suunnittelussa. Lapin tiepiiri teki vuonna 1995 laajan asiakastyytyväisyystutkimuksen, jonka yhteydessä asetettiin tavoitteeksi seurantatutkimuksen tekeminen noin kolmen vuoden välein. Tällä nyt tehdyllä tutkimuksella on pyritty selvittämään, miten eri tienkäyttäjryhmät ovat kokeneet tienpidon kehityksen ja mitkä ovat odotukset tienpidon eri palveluista nyt ja verrattuna edelliseen tutkimusajankohtaan.

Asiakastyytyväisyystutkimuksen tarkoituksena oli selvittää tiepiiriin eri tienpitotoimenpiteiden kehittämistarvetta haastateltavien odotusten ja kokemusten pohjalta. Kehittämistarpeen suuruudesta puhuttaessa on tarkasteltu eri tienpitotoimenpiteiden tärkeyden ja nykytilanteen arvioiden keskiarvojen erotuksen suuruutta. Lisäksi eri ominaisuudet laitettiin haastateltavan kannalta tärkeysjärjestykseen kolmen tärkeimmän ominaisuuden osalta, jolla selvitettiin tiepiiriin eri tienpitotoimenpiteiden

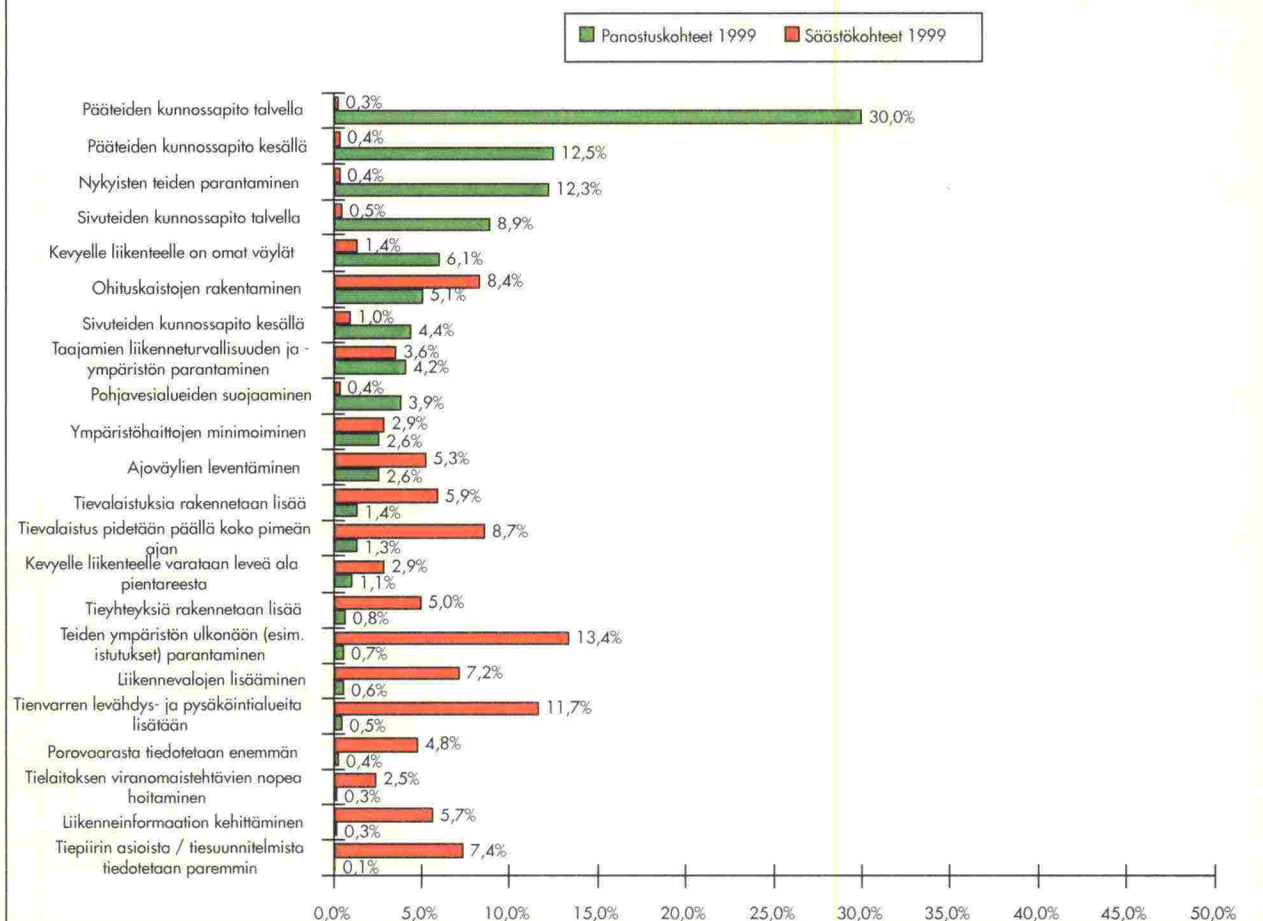
keskinäistä tärkeysjärjestystä. Lisäksi tavoitteena oli saada konkreettisia havaintoja epäkohdista ja ideoita niiden korjaamiseksi.

Tutkimuksessa haettiin tietoa niistä liikenteen tekijöistä, jotka liittyvät tienkäyttäjien tienkäytön arkeen ja joihin toisaalta tiepiirillä on mahdollisuus vaikuttaa omalla toiminnallaan.

Tutkimuksen kohderyhmänä olivat sekä yksityiset että ammattimaiset tienkäyttäjät. Tutkimusaineisto kerättiin henkilökohtaisin haastatteluin yrityksissä ja kotitalouksissa, kohdealueena koko Lapin lääni. Haastattelut tehtiin huhti-toukokuussa 1999.

Tienkäyttäjien odotusten ja kokemusten kartoittamisen lisäksi tutkimuksessa haettiin tietoa tienpidon määrärahojen suuntaamisen oikeellisuudesta tienkäyttäjien näkökulmasta käsin. Alla olevassa kuviossa on tiivistetysti esitetty tiemäärärahojen kohdistamis- ja tinkimiskohteet suhteellisessa paremmuusjärjestyksessä tienkäyttäjien arvostusten pohjalta.

LIIKENNEVÄYLIEN KEHITTÄMINEN; Panostus- ja säästökohteet



Liikenteen kehittäminen -osiossa vastaajia pyydettiin nimeämään itselleen kolme tärkeintä kohdetta, joihin liikenteen määrärahoja tulisi jatkossa kohdentaa, ja toisaalta kolme kohdetta, joiden osalta jatkossa voitaisiin tinkiä. Tulokset on esitetty ylläolevassa kuviossa painotuksen jälkeen, joka on laskettu siten, että parhaaksi panostus-/säästökohteeksi nimetyn ominaisuuden saama arvo on kerrottu kolmella, toiseksi parhaaksi nimetyn kohteen arvo kerrottiin kahdella ja kolmanneksi parhaaksi nimetyn kohteen arvo on laskettu mukaan sellaisenaan.

Aihealueina teiden kunnossapito ja liikenneympäristön kehittäminen TUTKIMUKSEN KESKEISET TULOKSET

Tutkimuksessa on keskitytty pääasiassa kartoittamaan tienkäyttäjien, sekä ammattimaisten että yksityisten, odotuksia ja kokemuksia tienpidosta Lapin läänissä. Lisäksi keskeisellä sijalla tutkimuksessa on tulostaa vertailutietoa vuoden 1995 tutkimukseen eli kuinka tienkäyttäjien odotukset Lapin tiepiirin toimintaan ovat muuttuneet ja kuinka toisaalta Lapin tiepiiri on kyennyt toiminnallaan vastaamaan näihin muuttuneisiin odotuksiin.

Taustatiedot

Taustatietojen osalta aineistoa vääristää lähinnä ammattiautoilijoiden suuri määrä. Tämä näkyy sekä sukupuolittettuna ammattijakaumassa. Myös ikäjakaumassa ammattiautoilijoiden suurehko määrä näkyy työikäisten suurena osuutena otoksessa. Kuitenkin tarkasteltaessa erikseen ammattimaisten tienkäyttäjien ja yksityisten tienkäyttäjien odotuksia ja kokemuksia, saadaan yksityisten tienkäyttäjien osalta tulostettua myös laajemmin läänin kansalaisten mielipiteet. Ammattimaisia tienkäyttäjää tuleekin käsitellä omana erityisryhmänä, joka edustaa lähinnä rasakan kaluston kuljettajien mielipiteitä tienpidosta.

Teiden hoito ja ylläpito talvella

Pääteiden talvikunnossapito on erityisen tärkeää tienkäyttäjille. Talvikunnossapidossa tärkeintä on pääteiden auraaminen ja polanteen höyläminen. Pääteiden auraus koetaan nykyisellään hyvin hoidettuna, mutta polanteen höyläminen pääteillä arvioidaan kohtalaiseksi. Liukkaudenestossa toivotaan panostettavan hiekoitukseen, myös päätieverkolla. Liittymien aukaisu ja erityisesti polanteiden höyläminen sivutieverkostolla koetaan puuttelliseksi. Talvinopeusrajoituksiin suhtaudutaan aikaisempaa suopeammin.



Päätieverkoston talvikunnossapidon tasoa pidetään edelleen kokonaisuutena melko hyvänä, joskin yleisenä trendinä on hienoinen lasku tyytyväisyydessä nykytilanteen osalta. Poikkeuksena kuitenkin hiekoituksen käyttö liukkaudentorjunnassa, joka tienkäyttäjien mielestä on hieman parantunut vuodesta 1995.

Sensijaan sivuteiden osalta pudotus vuodesta 1995 on suurempi. Tämä koskee sekä hiekoitusta että polanteen höyläämistä. Vielä vuoden 1995 tutkimuksessa sekä yksityisten että ammattimaisten tienkäyttäjien enemmistö piti sivuteiden talvihoidon tasoa melko hyvänä, mutta nyt enemmistö piti tasoa huonohkona. Selvimmin tämä näkyy ammattimaisten tienkäyttäjien arvioissa polanteen höyläyksen tasosta sivuteillä. Vuoden 1995 tutkimuksessa ammattimaisista tienkäyttäjistä runsas 60 % piti tilannetta hyvänä, mutta nyt heistä reilu 60 % piti tilannetta melko tai erittäin huonona.



Myös suhtautuminen talvinopeusrajoitukseen on muuttunut. Kritiikki 80 km/h rajoituksia kohtaan on vähentynyt ja nyt ne saivat jopa enemmistön hyväksynnän. Tämä johtunee siitä, että 100 km/h rajoituksia on lisätty tiepiirin alueella ja ne tieosuudet, joilla nopeusrajoitus lasketaan 80 kilometriin tunnissa on paremmin ymmärrettävissä tienkäyttäjien keskuudessa.

Teiden hoito ja ylläpito kesällä

Teiden kesäkunnossapidon tärkein tehtävä on taata tien pinnan tasaisuus, sekä päällystetyillä teillä, sora-teillä että myös tietyömailla.



Edelleen suurin kehittämistarve liittyy tietöiden aikaiseen tienpinnan tasoittamiseen. Karkean kiviaineksen jyräämistä tasaiseksi tietyömaalla pidetään erittäin tärkeänä ja nykytilanne koetaan välttäväksi. Muutokset vuoden 1995 tutkimukseen ovat varsin pieniä.

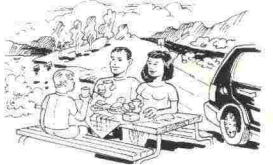
Päällystettyjen teiden kunnostuksessa tulisi mieluummin uusia koko päällyste kuin tyytyä urapaikkaukseen. Asiaa pidetään erittäin tärkeänä ja päällysteiden kunnostamisen osalta tilanne on heikentynyt tienkäyttäjien mielestä vuodesta 1995. Heikentyminen koskee sekä koko päällysteen uusimista että urapaikkauksia. Koko päällysteen uusimisen osalta vuonna 1995 selvä enemmistö eli noin 65 % sekä yksityisistä että ammattimaisista tienkäyttäjistä piti tilannetta hyvänä. Nyt enemmistö eli noin 55 % molemmista tienkäyttäjryhmistä piti tilannetta melko tai erittäin huonona. Vastaava suuntaus oli nähtävissä myös kevyen liikenteen väylien kunnossapidossa, mutta niiden osalta nykytilanne oli kuitenkin vielä kohtalaisen hyvä.

Tieliikenteen palvelut

Tärkeät pohjavesialueet tule suojata tieliikenteen haitoilta. Levähdysalueilla on oltava perusvarustus ja ne on pidettävä siistinä. Tienkäyttäjät pitävät vaikuttamismahdollisuuksiaan tiesuunnitelmiin huonoina. Tienvarsiin halutaan lisää heijastavia reunapaaluja. Ajoinaamalaak-sien hyvä näkyvyys entistäkin tärkeämpää. Palvelualueiden suosio kasvussa.

Pohjavesialueiden suojaamisen tarkeys ei ole muuttunut vuodesta 1995, vaan suojaaminen koetaan edelleen erittäin tärkeäksi. Nykytilanne on hieman parantunut vuodesta 1995 eli suojauksien määrää pidetään kohtalaisen hyvänä.

Levähdysalueiden siisteydessä on edelleen kehitettävää. Nykytilanne on kohtalainen, mutta asiaa pidetään erittäin tärkeänä, josta suuri kehittämistarvekin johtuu. Levähdysalueiden siisteys on tienkäyttäjien mielestä hieman huonontunut vuodesta 1995, mutta muutos on melko pieni. Levähdysalueille kaivataan myös pöytiä ja roska-astioita, joiden osalta nykytilanne on melko hyvä. Myös käymälöiden pitäisi kuulua varustukseen ja etenkin käymälöiden siisteyttä painotetaan.



Tienkäyttäjät pitävät vaikuttamismahdollisuuksiaan tiesuunnitelmiin huonoina. Avoimien kommenttien perusteella vaikuttamismahdollisuuksia pidetään huonoina usein tietämättömyyden vuoksi eli korjaamalla tiedottamista voidaan samalla parantaa vaikuttamismahdollisuuksia.

Heijastavia reunapaaluja kiitellään niiden tuoman turvallisuuden vuoksi varsinkin huonon näkyvyyden aikana. Niitä halutaan lisättäviksi myös sivuteille ja etenkin ongelmakohtiin, kuten kaarteisiin.

Ajoratamaalauksia pidetään varsin tärkeinä etenkin syksyn pimeinä aikoina. Avoimissa kommentteissa korostetaan varsin yleisesti ajoratamaalauksien merkitystä syysaikaan eli ajoratamaalauksien ajoittamista kevästä syksyyn tulisi harkita, sillä kommenttien mukaan ajoratamaalaukset kuluvat melko nopeasti.

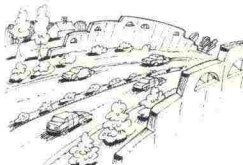
Monipuolisten palvelualueiden suosio on hienoisessa nousussa eli kun vielä vuoden 1995 tutkimuksessa enemmistö tienkäyttäjistä ei pitänyt palvelualueiden rakentamista tarpeellisenä niin nyt noin 60 % tienkäyttäjistä piti palvelualueiden rakentamista tarpeellisenä. Erityisesti yksityiset tienkäyttäjät ovat muuttaneet käsitystään palvelualueiden tarpeellisuudesta.

Liikenneväylien kehittäminen

Muutokset vuoden 1995 tutkimukseen melko pieniä, poikkeuksena pääteiden kesäkunnossapidon panostustarpeen melko voimakas lisästarve. Lisäpanostuksia suunnattava edelleen kevyen liikenteen väylien rakentamiseen ja nykyisten teiden kunnossapitoon. Kokonaisuuden kannalta tärkeintä on pääteiden kunnossapito talvella.

Erillisten kevyen liikenteen väylien rakentamiseen halutaan edelleen lisäpanostuksia. Kevyen liikenteen väylien rakentamiseen lisäpanostuksia halusi ammattimaisista tienkäyttäjistä 75 % ja yksityisistä tienkäyttäjistä 76 % eli lisäpanostustarve oli varsin selvä eikä tilanne ole juurikaan muuttunut vuodesta 1995.

Nykyinen tieverkko on pääosin riittävä, tiemäärärahat suunnattava mieluummin nykyisen tieverkon parantamiseen kuin uusien autoteiden rakentamiseen. Nykyisten teiden parantamiseen lisäpanostuksia halusi ammattimaisista tienkäyttäjistä 81 % ja yksityisistä tienkäyttäjistä 68 % eli lisäpanostustarve oli tässäkin varsin selvä. Panostustarve oli hieman kasvanut vuodesta 1995.



Pohjavesialueiden suojaamiseen halutaan edelleen lisäpanostuksia, mutta panostustarve on hieman pudonnut vuodesta 1995. Panostustarpeen hienoisesta laskusta huolimatta pohjavesialueiden suojaaminen koettiin edelleen erittäin tärkeäksi.

Pääteiden talvikunnossapitoon tulee panostaa jatkossakin. Pääteiden talvikunnossapitoa pidetään tärkeimpänä yksittäisenä tiepiiriin tehtäväalueena. Nykyiseen panostustasoon ollaan melko tyytyväisiä, tosin ammattimaisista tienkäyttäjistä pieni enemmistö eli 57 % lisäisi panostuksia nykyisestä, kun taas yksityisistä tienkäyttäjistä 59 % pitää nykyistä panostustasoa hyvänä.

Panostustarpeen osalta suurin muutos vuodesta 1995 liittyy pääteiden kesäkunnossapitoon eli päällysteen uusimiseen ja paikkaukseen. Pääteiden kesäkunnossapitoa pidetään erittäin tärkeänä ja nykyistä panostustasoa riittämättömänä. Vuonna 1995 ammattimaisista tienkäyttäjistä halusi lisäpanostuksia kesäkunnossapitoon 38 % eli selvä enemmistö piti silloista panostustasoa riittävänä, mutta nyt lisäpanostuksia halusi peräti 68 %. Yksityisistä tienkäyttäjistä vuonna 1995 halusi lisäpanostuksia kesäkunnossapitoon 26 % eli peräti 74 % piti silloista panostustasoa riittävänä, mutta nyt lisäpanostuksia halusi peräti 57 %. Muutos on varsin selkeä ja voimakas ja se tulee ottaa jatkossa huomioon tiemäärärahojen suuntaamisessa.

Kokonaisuutena Lapin tiepiirin toimintaan ollaan melko tyytyväisiä. Tienkäyttäjiltä pyydettiin myös kokonaisarviota tiepiirin toiminnalle kouluarvosanalla (4-10) ilmaisuna ja tällöin Lapin tiepiirin toiminta arvioitiin keskiarvolla 8- eli kohtalaisen hyvä. Erot tyytyväisyydessä eri vastaajaryhmien kesken olivat melko pieniä, mutta alemman tieverkon aktiivikäyttäjät eli maaseudun haja-asutusalueella asuvat olivat kaikkein tyytymättöimpiä. Parhaan yleisarvosanan tiepiirille antoivat maaseudun taajama-alueilla asuvat tienkäyttäjät.



KOKONAISARVIO LAPIN TIEPIIRIN TOIMINNALLE KOULUARVOSANOIN 1999

